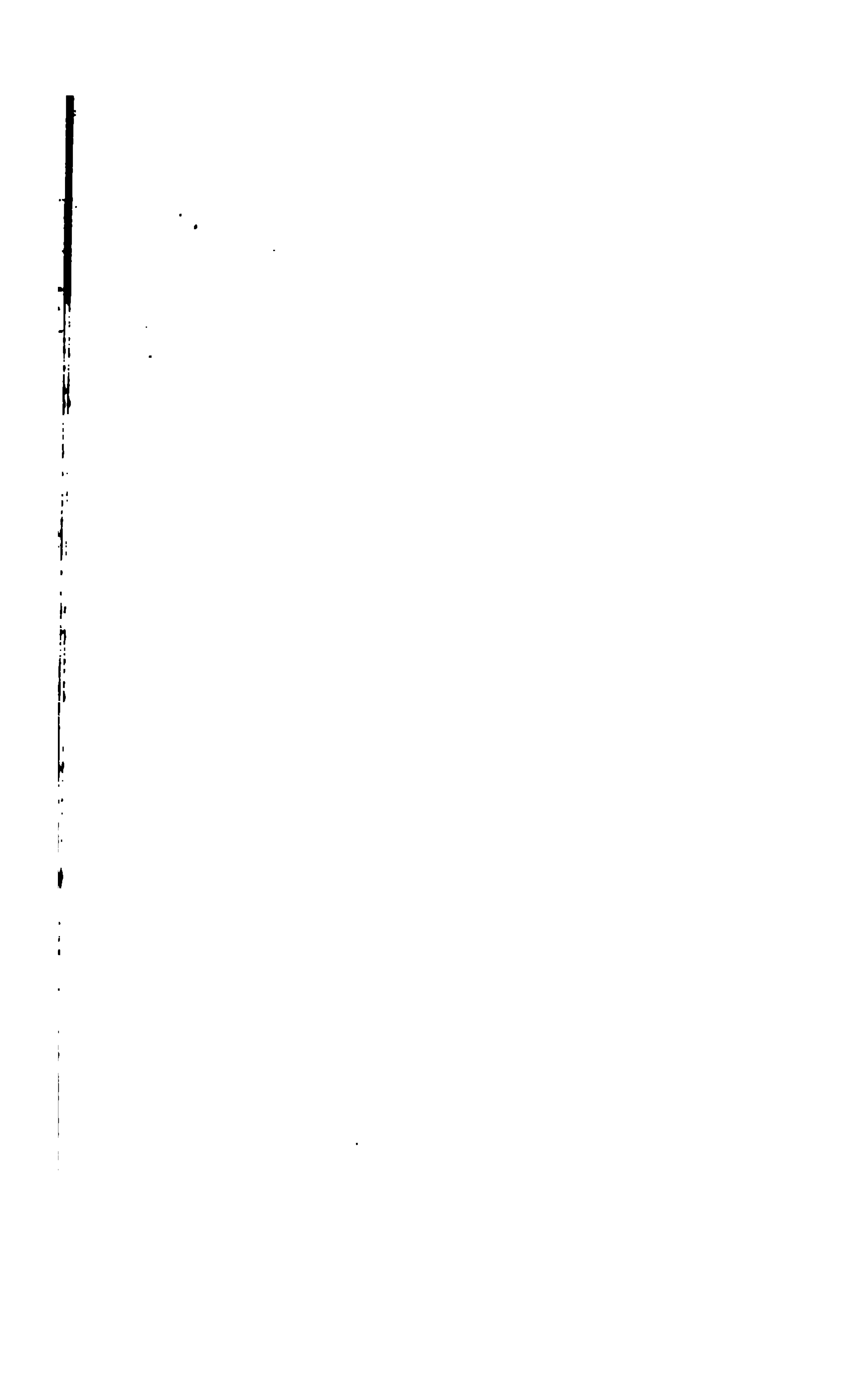



600037010H









HISTOIRE

DE LA VILLE ET DU PORT

DE

BREST

BREST, IMP. E. ANNER, RAMPE 55.

HISTOIRE

DE LA VILLE ET DU PORT

DE

BREST

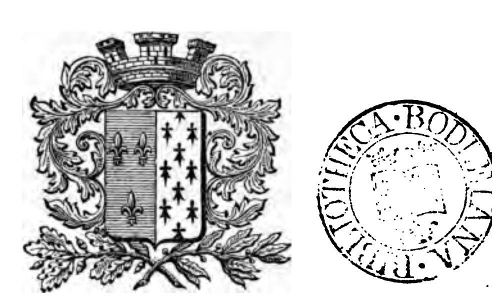
PAR

P. LEVOT

Conservateur de la Bibliothèque du Port de Brest,
Correspondant du Ministère de l'Instruction publique pour les Travaux historiques, etc.

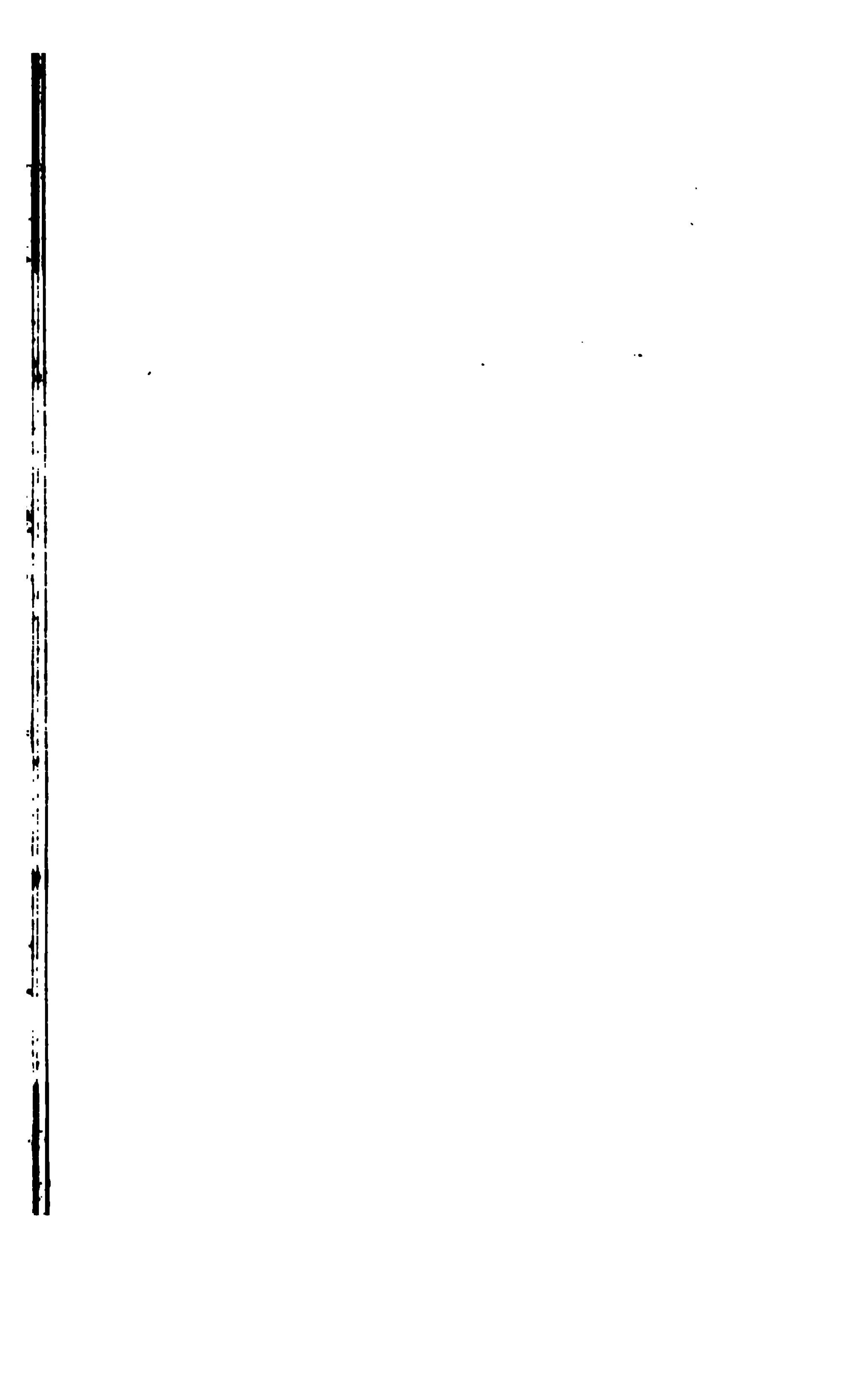
— II —

LE PORT DEPUIS 1681



BREST
L'AUTEUR, rue du Château, 41, et tous les Libraires.
PARIS
Mme BACHELIN-DEFLORENNE, rue des Prêtres-St-Germain-l'Auxerrois, 14,
au premier, près la Place de l'Ecole.

1865



HISTOIRE

DE LA VILLE ET DU PORT

DE

BREST

LE PORT DEPUIS 1681.

CHAPITRE PREMIER.

Les ambassadeurs de Siam à Brest en 1685 et 1686. — Construction de la machine à mâter (1681); de l'hôpital (1684-1685); de la forme ou bassin de Troulan (1683-1687); de la corderie basse (1686-1706); du séminaire des Jésuites (1686). — Travaux de l'enceinte de Brest; fortifications de la rade et des côtes; travaux du port et armements; descente des Anglais à Camaret (1685-1694).

De la paix de Nimègue (1678) à la reprise des hostilités contre la Hollande (1688), les principaux mouvements maritimes qui eurent lieu à Brest furent déterminés par les relations que la France engagea à cette époque avec le royaume de Siam. En 1685, on y arma le vaisseau de 64 l'*Oiseau* et la frégate de 30 la *Maligne* qui devaient reporter à Siam les deux mandarins que le P. Vachet, missionnaire français dans ce pays, avait présentés à Louis XIV à la fin de 1684. Ces

mandarins arrivèrent à Brest le 16 février 1685, et y furent bientôt suivis de quatre ecclésiastiques et de six jésuites envoyés pour faire des observations en Chine et dans les Indes. Les navires français ne devaient pas seulement reconduire l'ambassade siamoise ; ils devaient en porter une française. Louis XIV lui avait donné pour chef M. de Chaumont, capitaine de vaisseau, auquel il avait adjoint le comte de Forbin et l'abbé de Choisy.

La piété bien connue de M. de Chaumont, dit M. Étienne Gallois (1), le désignait pour une ambassade dont l'un des objets, le principal peut-être dans la pensée du Roi, n'était pas moins que la conversion d'un Roi et de tout un royaume. En cas de mort de l'ambassadeur ou d'un séjour qui exigeât une représentation permanente de la France, l'abbé de Choisy devait le remplacer. Ce singulier personnage qui, dans son pays, pour mieux réussir en ses galanteries, portait souvent des habits de femme, était chargé d'enseigner au Roi de Siam la religion catholique, si le prince en témoignait le désir, sinon de le faire naître en lui. M. de Forbin avait l'office de major de l'ambassade à laquelle étaient attachés, en outre, un grand nombre de missionnaires et de jeunes gentilshommes. Trois tables reçurent ce personnel. Pour l'une, de six couverts, M. de Vaudricourt, capitaine de l'*Oiseau*, toucha huit mois d'avances à 260 livres l'un, et les deux autres tables, composées de 30 personnes, furent défrayées à raison de 10 sous par jour pour chaque convive ; et comme le Roi voulait que les officiers accompagnant

(1) *L'ambassade siamoise* au XVII[e] siècle, dans le *Moniteur universel* des 27, 28, 31 juillet, 4, 21, 29 août et 1[er] septembre 1861. Voir aussi la *Revue de Paris*, 2[e] série, 1836, t. XXXII, p. 252-260.

M. de Chaumont fissent honneur à l'ambassade, chacun d'eux reçut une gratification de 400 livres.

Les deux navires appareillèrent de Brest le 3 mars 1685. Nous n'avons pas à entrer ici dans les détails de leur mission, dont M. Étienne Gallois a donné un récit intéressant auquel nous renvoyons ceux qui voudraient les connaître. Nous nous bornerons à dire que l'*Oiseau* et la *Maligne* revinrent à Brest le 18 juin 1686, ramenant une nouvelle ambassade siamoise composée de trois envoyés, six mandarins, trois interprètes, deux secrétaires et un grand nombre de valets. M. de Chaumont partit dans la nuit suivante pour Versailles, et le lendemain on commença à transborder de la *Maligne* sur l'*Oiseau*, les ballots contenant les présents destinés au Roi. Mais la machine qui renfermait la lettre du Roi de Siam pour Louis XIV ayant été endommagée dans ce transbordement, les ambassadeurs ne voulurent descendre que quand elle aurait été réparée, ce qui obligea M. l'Intendant Desclouzeaux, successeur de M. de Seuil, à leur envoyer des menuisiers, des peintres, des sculpteurs et des doreurs. La réparation terminée, ils descendirent chez l'Intendant qui traita avec des aubergistes pour le logement et la nourriture de leur suite. Mais le Roi qui voulait, en les faisant venir à Paris par terre, rendre plus expressive et plus éclatante la mission dont ils étaient chargés, avait envoyé pour les accompagner, deux gentilshommes de sa chambre, MM. Storff et de Silly. Les ambassadeurs durent donc se séparer de la machine dont le transport par terre eût été difficile et incommode. Pour les y faire consentir, M. Desclouzeaux leur avait représenté, de la part de Seignelay, que ce mode d'envoi n'était pas séant, et qu'il convenait beaucoup mieux qu'ils envoyassent la machine avec les présents

et leurs bagages par la voie du Havre ; que, quant à la lettre, ils pouvaient la porter eux-mêmes, et qu'à leur arrivée à Paris, où la machine serait avant eux, ils la replaceraient pour la présenter au Roi.

Partis le 9 juillet, ils trouvèrent à Lanvéoc des litières et des chevaux. Dans toutes les villes par où ils passèrent, ils furent reçus avec non moins de pompe que de curiosité ; les harangues officielles, les bals, les repas les plus confortables leur furent prodigués (1).

L'alliance entre la France et le royaume de Siam ayant été cimentée par cette nouvelle mission, Louis XIV se détermina à l'envoi d'une seconde ambassade chargée de préparer et d'assurer la fondation d'un établissement durable qui servît tout à la fois les intérêts de notre politique et ceux de notre commerce. MM. de Céberet et de La Loubère, munis d'instructions conçues dans ce double but, des missionnaires chargés de convertir le Roi de Siam en l'éclairant, de riches présents pour le séduire, des troupes et des armes pour assurer l'effet de ses promesses, tels furent les moyens auxquels Louis XIV demanda le triomphe de ses projets. Une division de deux vaisseaux et trois flûtes fut armée à Brest au mois de janvier 1687. C'étaient le *Gaillard*, de 52 canons, capitaine de Vaudricourt, commandant en chef; l'*Oiseau*, de 46, capitaine Duquesne ; la *Loire*, capitaine de Joyeux ; la *Normandie*, capitaine de Courcelles, et le *Dromadaire*, capitaine Dandennes.

(1) Voir pour les curieux détails de leur réception à Nantes, la *Commune et la Milice de Nantes*, par Camille Mellinet, t. IV, p. 328-330, et pour le soin tout particulier à leur procurer une nourriture délicate, variée et des plus abondantes, le *Moniteur universel* du 29 août 1861.

Dans les premiers jours de février, les ambassadeurs siamois arrivèrent à Brest. Cette fois, ils ne logèrent pas à l'Intendance, mais vraisemblablement à l'hôtel Saint-Pierre (aujourd'hui l'hôtel de la Préfecture maritime), dans la rue qui portait alors ce nom, et qui, peu après, dut prendre celui de Siam. Leur suite étant très nombreuse, M. Storff et leur maître d'hôtel avaient préféré les faire descendre ailleurs que dans la maison du Roi. Le soir de leur arrivée, M. Desclouzeaux la mit à leur disposition, et le lendemain, il réitéra sa proposition. Chaque fois ils refusèrent, mais ils acceptèrent son invitation à dîner pour le lendemain. Ce jour-là, les gardes et les soldats de la marine formèrent la haie depuis leur hôtel jusqu'à la maison du Roi où ils furent reçus au bruit du canon du port, de l'amiral et du château. Peu de jours après, ils assistèrent à un *Te Deum* que les PP. Jésuites chantèrent dans la chapelle du Roi, et après avoir visité les travaux en rade, ils soupèrent chez M. Desclouzeaux. Avant de s'embarquer, ils vinrent lui rendre visite, et à leur entrée dans ses appartements, comme quand ils en sortirent, ils saluèrent le portrait du Roi avec force révérences, après avoir demandé de quel côté était Versailles. Ils prirent passage sur le *Gaillard*, avec M. Desarges, choisi par le Roi pour général de ses troupes à Siam; M. de la Salle, commissaire des troupes de la marine; l'abbé de Lyonne, vicaire apostolique; les PP. Tachard, de Bèze, Le Blanc et Comilh. MM. de la Loubère, Céberet et quatre jésuites s'embarquèrent sur l'*Oiseau*. Dix autres jésuites furent répartis sur les trois flûtes. Le 1er mars 1687, l'expédition mit à la voile, emportant 600 soldats et le matériel de guerre propre à nous assurer un établissement solide et l'occupation durable

de Bangkok et de Merghi, les deux plus fortes places de Siam, imprudemment remises par le Roi de ce pays à la garde des Français qui, à leur arrivée, se trouvèrent nantis de plans et vues de côtes levés par l'ingénieur Lamare que M. de Chaumont avait laissé à Siam. Les soldats étaient pourvus chacun de trois paires de souliers confectionnés à Nantes, et ce qui prouve combien on comptait que leur séjour serait permanent, c'est qu'en prévision des besoins de l'hôpital qu'on aurait établi, et dont la direction était confiée au chirurgien-major Petit, on avait embarqué 50 paires de draps de lit, 2 coffres de médicaments et 30 barriques d'eau-de-vie dont il ne devait point être fait usage pendant la traversée. Quant au matériel de guerre, il aurait à lui seul révélé les projets du Roi, s'ils avaient pu être mis en doute. Il se composait d'environ 160 canons de fer dont 100 servaient de lest, de 700 mousquets, 900 fers de piques françaises et siamoises, 1,000 grenades, 300 jarres de poudre à canon et à mousquet, 600 cartouches, un grand nombre de gargousses, 50,000 balles à mousquet, sans parler des balles à sachet et à deux têtes, du soufre, du salpètre, des mèches, de la mitraille, de 7,400 boulets, dont 200 environ à deux têtes, et de 1,500 outils à l'usage des ingénieurs.

Le mouvement qu'avaient déterminé les préparatifs de cette expédition continua après son départ. Un nouveau bombardement d'Alger était résolu, et d'un autre côté, Louis XIV, informé que Guillaume d'Orange se préparait à envahir l'Angleterre et à détrôner son beau-père Jacques II, avait ordonné de saisir, bien qu'on fût encore encore en paix, tous les vaisseaux hollandais que l'on rencontrerait. Tourville vint alors (1688) prendre à Brest le commandement de 5 vais-

seaux qui, après avoir croisé dans la Manche et y avoir capturé deux vaisseaux hollandais, rallièrent l'armée navale envoyée contre Alger, sous les ordres de d'Estrées. Le 2 juin, Châteaurenault le suivit avec 10 vaisseaux qui, avant de concourir aussi au bombardement d'Alger, s'emparèrent, chemin faisant, de 7 vaisseaux hollandais.

Dans l'intervalle des expéditions que nous venons d'indiquer, on avait exécuté des travaux également réclamés, quoique à des titres divers, par les besoins du service. Le premier fut la machine à mâter, établie en 1681, et reprise en sous-œuvre en 1696. Vint ensuite l'hôpital construit sur l'emplacement qu'occupe aujourd'hui l'hôpital de la marine. Commencé le 14 février 1684 et terminé le 29 novembre 1685, il était composé d'un corps d'édifices avec deux ailes en retour, renfermant les principaux bâtiments de servitude complétés plus tard. Le corps de bâtiments, contenant 234 lits, se divisait en trois étages ou salles : salle Saint-Jean (56 lits) ; salle Notre-Dame (58 lits) ; salle Saint-Joseph (120 lits). Derrière ce corps d'édifices était la chapelle, et au devant une cour, précédée elle-même d'une terrasse sur laquelle fut établie, en 1694, le jardin aux simples, consacré à la culture des plantes médicinales. La bénédiction de l'hôpital et de la chapelle fut faite par l'évèque de Léon dans les premiers jours du mois de décembre 1687.

Un autre travail aussi urgent et aussi souvent réclamé que celui de l'hôpital, était la construction de la forme ou bassin de radoub, projeté, tantôt du côté de Recouvrance, dans la crique de Pontaniou, tantôt du côté de Brest, dans la crique de Troulan. Ce dernier emplacement finit par prévaloir. Vauban vint à Brest au mois de mai 1683, avec mission spéciale de lever les

difficultés qui s'opposaient à ce que les fondations fussent établies dans la crique que Garangeau avait excavée. La maçonnerie commença au mois de mars 1684, et ne se termina, après bien des mécomptes, que le 12 décembre 1687, jour de la réception de la forme, à laquelle toutefois il restait à faire les quais d'évasement.

Le travail le plus important que nous ayons à signaler après ceux qui précèdent fut celui de la corderie basse, conduit avec beaucoup de lenteur, puisque l'escarpement du rocher sur lequel elle est fondée et la construction proprement dite n'occupèrent pas moins de vingt-ans (1686-1706).

Le dernier travail exécuté à cette époque fut celui du Séminaire des Jésuites dont l'existence légale à Brest avait été consacrée par les lettres-patentes du mois de mars 1686 (*Appendice*, § 1).

Parallèlement à ces travaux avaient marché ceux qui étaient destinés à assurer la défense de la ville et de ses abords. Aussitôt après son retour à Paris, au mois de mai 1681, Seignelay, nous l'avons vu (t. Ier, p. 176), avait fait un premier fonds de 40,000 livres pour les travaux de l'enceinte bastionnée que M. de Sainte-Colombe reçut ordre de commencer sur ses plans. Cet ingénieur les poussa assez activement pour qu'à sa mort, qui eut lieu le 15 novembre 1682 (1), environ 13,670 toises cubes de terre eussent été déblayées pour exca-

(1) « 15 Novembre 1682. — Pierre de Massiac, escuyer, sieur de Sainte-Colombe, ingénieur ordinaire du Roy en France, et chevalier des ordres du Roy de Portugal, est mort et transporté aux Carmes de Brest, en présence de dame Louise de Martins, son épouse, et de Barthélemy de Massiac, escuyer et chevalier desdits ordres, son frère. » (*Registres des sépultures de la paroisse des Sept-Saints.*)

ver les fossés, et que 2,655 toises cubes de murs eussent été élevées, c'est-à-dire depuis l'ancienne Tour Noire jusqu'à 50 toises à droite de la porte de Landerneau.

M. Barthélemy de Massiac, qui succéda à son frère, continua le travail de l'enceinte à l'exécution de laquelle un crédit de 50,000 livres fut affecté, le 12 février 1683, pour, dit l'ordre de Seignelay, *continuer les ouvrages à exécuter à Brest suivant les projets du feu sieur de Sainte-Colombe.* Deux mois après, Vauban était à Brest, où il avait été envoyé avec la mission spéciale de lever les difficultés que rencontrait l'établissement de la forme de Troulan. Il n'était pas entré dans la pensée du ministre qu'il eût pu avoir à s'occuper de l'enceinte, puisqu'elle s'exécutait sans obstacle sur les plans de M. de Sainte-Colombe, que Vauban avait approuvés, comme on l'a vu par le mémoire de Seignelay du 15 mai 1681. Quoi qu'il en soit, ou spontanément, ou par suite d'ordres qu'il aurait reçus pendant son séjour à Brest, Vauban porta son attention sur l'enceinte, et l'aspect des lieux, mal indiqués probablement lorsqu'il avait été consulté deux ans auparavant, lui suggéra un mémoire qui, par sa nature et l'importance des détails qu'il renferme, commande que nous en reproduisions ici les principaux passages :

« La closture de Brest, y disait-il, est à peu près eslevée au cordon depuis A jusqu'à B, à quelques bresches près, les fondations du surplus de l'enceinte sont ouvertes, une partie des terres transportées et beaucoup de pierres voiturées en place ; cette enceinte occupe assès bien le terrain des environs et n'est pas mal placée ; mais on est tombé dans un inconvénient directement contraire aux bonnes maximes de la fortiffication, veu que le chasteau qui doit estre considéré comme la véritable forteresse de Brest et celle en quoy

doit consister la seureté de cette ville et de son port, se trouve assiégé par cette enceinte sans aucun moyen de pouuoir estre secouru par terre ny par mer, si la ville venoit à estre prise, parce que la dite enceinte l'enferme du costé de terre, et la rade du costé de mer; comme il n'y a pas lieu de douter que l'ennemy qui sera en estat de faire le siége de Brest ne soit maistre de la d[e] rade, il est sans difficulté que s'il venoit à prendre la ville, l'affaire seroit sans resource puisqu'il n'auroit qu'à garder l'enceinte de ses murs et la rade, et du surplus laisser consommer les vivres à la garnison du chasteau tout à loisir sans se presser, veu qu'à moins de battre les vaisseaux qui seront en rade ou de forcer la ville sur une armée qui seroit dedans, il seroit impossible de le pouvoir secourir; deffaut des plus pernicieux et auquel il n'est possible de remedier qu'en faisant passer l'enceinte tout au travers de la ville, ce qui causeroit la ruine de près d'une centaine de maisons, abatteroit la corderie, le couvent des Carmes et le jardin du Roy au travers duquel elle passeroit, outre quoy il faudroit encore souffrir en pure perte les deux tiers de la despense qu'on a faite à la dite enceinte qui, par ce moyen, deviendroit inutile au seul front (A C) près qui resteroit sur pied, de sorte que tout cela joint au dedommagement de tant de bastimens monteroit à des sommes si considérables qu'elles surpasseroient la despense de la fortiffication de ce costé de ville, ce qui toutefois ne m'empescheroit pas d'opiner pour la correction de ce dessein, si la place estoit frontière ou à portée de pouvoir craindre des armées considérables. Mais, attendu son esloignement des armées de terre, et le peu d'apparence qu'il y a que celles de mer luy puissent faire de mal quand elle sera revestue et l'entrée

de sa rade fortiffiée par les batteries du goulet, m'ont fait prendre le party de la laisser comme elle est, et seulement d'aprocher son enceinte un peu plus du bord de la mer qu'elle n'estoit près du chasteau afin de pouvoir descouvrir le bas du rocher, protéger le petit port marchand qu'on y destine, et espargner la despense d'un fossé; d'y chercher d'autres finesses, la chose n'en vaut pas la peine, attendu que l'espace qui resteroit entre l'enceinte de la ville et la mer seroit si estroit que sa fermeture ne seroit pas une affaire à qui seroit maistre de la ville à moins qu'on ne voulust suivre le dessein (DEF) qui abatteroit les Carmes et quelque 30 ou 40 maisons qui sont autour et qui serrent le château de si près que le glacis (G) n'a pas moitié de son estendue. Ce dessein éuite les deux tiers des désordres de l'autre; mais l'avenue en seroit encore fort estroite et deffectueuse. Toutes fois, il est à préférer à tous les autres, c'est pourquoi nous en ferons un bout d'estimation particulière sur lequel il plaira à Sa Majesté de choisir celuy des deux qu'elle aura pour agréable. Voilà à quoy se réduit mon avis sur l'enceinte de Brest. »

En ce qui concerne le côté de Brest, Vauban fut donc conduit à maintenir, malgré ses défectuosités, le tracé de M. de Sainte-Colombe auquel il n'apporta que deux modifications très accessoires. Il se borna, en effet: 1° à rapprocher d'environ six toises de la mer la muraille qui borde le cours Dajot, au devant de laquelle Sainte-Colombe avait projeté un fossé qui se trouva ainsi supprimé; 2° à changer le profil de ce qui restait à faire du mur d'enceinte. La partie de muraille exécutée l'avait été en moellon et mortier de terre, sauf un placage de 18 pouces d'épaisseur en bonne maçonnerie de mortier de chaux et de sable sur le

talus extérieur. Ce talus est au quart (4 sur 1 de base) dans toute l'étendue de cette portion de l'enceinte, et même jusqu'au saillant du bastion 24, que Vauban fit achever ainsi par continuation de la partie commencée de la face gauche de ce bastion dont l'angle d'épaule était terminé. Ce profil avait partout 4 pieds d'épaisseur au sommet. Celui qu'adopta Vauban pour l'achèvement de l'enceinte en diffère en ce qu'il donna au talus d'escarpe le cinquième de la hauteur pour base et une épaisseur de 3 pieds seulement au sommet. Par cette modification, il put, sans augmenter sensiblement le prix de la toise courante du mur d'enceinte, le construire entièrement en bonne maçonnerie, et lui donner assez de solidité pour qu'il pût résister à la poussée des terres du rempart. Il ne prévoyait très certainement pas alors l'énorme surcharge de terre qu'il a subie de nos jours ; autrement il est fort probable que, se conformant à son *profil général pour l'enceinte des places fortes* auxquelles il ne paraissait pas, d'après son mémoire de 1683, assimiler la ville de Brest, il aurait porté l'épaisseur de sa muraille à 5 pieds *tout juste*, en lui conservant le talus au cinquième qu'il avait rendu règlementaire à cette époque.

Quant au tracé de la ligne de fortification qui ferme la ville sur la rive droite de la Penfeld, voici comment il s'exprimait à son sujet :

« Du côté de Recouvrance, après avoir fait tracer et ensuite examiner le dessein de Sainte-Colombe, qui ne l'avoit pas encore esté, on a trouvé à propos de le corriger par le marqué H I K, parce que l'autre n'occupoit pas suffisamment les hauteurs qui peuvent avoir veue dans le port, qu'il y auoit des bastions dont partie tomboient dans des fonds, de manière à se faire voir par dedans, et d'autres dont la ligne de deffense deve-

noit excessivement longue, outre que les deux extremitez aboutissant sur le port n'avoient pas été terminées. Tous ces deffauts sont présentement corrigez par le nouveau dessein qui est tracé d'une manière qui n'en laisse aucun, et qui fait tout l'effet qu'on en peut désirer, et n'excèdera celui de Sainte-Colombe que de 30 à 40 toises au plus, ce qui n'est pas une affaire sur un circuit de cette étendue.

« Au-dessus de la fourche du port s'eslève une montagne qui, par son avance, le divise en deux branches et se conserve encore assez de veue pour pouvoir de là incommoder partie des vaisseaux, ce qui me fait penser qu'il en faudroit occuper le bout par une redoute, comme la figurée au plan L. »

Bien que Vauban ne dise pas qu'il avait lui-même corrigé le dessin de M. de Sainte-Colombe, il n'est guère permis de douter que la rectification du tracé des fronts de fortification du côté de Recouvrance ne fut due à la justesse de son coup-d'œil militaire et à son habile expérience. Cette rectification, quel qu'en soit l'auteur, est la modification la plus importante qui ait été apportée au plan de Sainte-Colombe, dont la perte est regrettable. En effet, s'il existait, on pourrait se rendre un compte suffisant des changements qu'il avait subis. Toutefois, ni cette rectification, ni le simple recul vers la mer de la partie de muraille qui la borde, ni enfin la modification du profil ne constituent pas des changements assez essentiels pour qu'on puisse, ce nous semble, contester à M. de Sainte-Colombe le mérite, si mérite il y a, d'être considéré comme l'auteur du projet d'ensemble de l'enceinte bastionnée. Seignelay semble, du reste, avoir pensé ainsi, car dans les ordonnances de crédit qu'il expédia désormais, il se borna toujours à dire qu'elles avaient

pour objet la continuation de la nouvelle enceinte, *suivant l'estimation de M. de Vauban.*

Dans les autres parties de son mémoire, l'illustre ingénieur prescrivit de faire des portes de sortie sur le milieu de toutes les courtines; de creuser dessous des aqueducs et des égoûts; d'ouvrir la grande porte à l'endroit déjà désigné; d'en paver l'avenue à 150 toises au dehors; de faire de petites guérites en maçonnerie à chacun des angles saillants du rempart. Et comme il avait en vue la création d'un petit port marchand, dans l'anse de Porstrein, au-dessous du château, — le Roi n'approuva pas cette partie de ses projets, — il proposa d'y faire une porte d'ouverture suffisante à pouvoir faire passer les charrois, avec des ornements fort simples, un pont-levis, deux fermetures et un corps-de-garde en dedans.

Mais ce qui le préoccupait le plus, surtout en raison des imperfections de l'enceinte, c'était la défense extérieure de la place. Après avoir énuméré les avantages de la situation de Brest, de sa rade, de la rivière de Landerneau, de celle de Landévennec, etc., il reconnaissait néanmoins que l'entrée du port de Brest était si étroite qu'en cas d'échec, plusieurs vaisseaux qui voudraient y entrer ne le pourraient faire que successivement. De là des lenteurs et des inconvénients qui les obligeraient à chercher un refuge dans la rivière de Landerneau, où ils pourraient être poursuivis par l'ennemi, s'il ne rencontrait pas d'obstacle. Des batteries établies sur les deux côtés du goulet et sur la roche Mingant, pouvaient seules, dans la pensée de Vauban, l'arrêter dans sa marche.

Voyons d'abord ce qu'il se proposait de faire quant aux batteries des deux côtés du goulet. « Le goulet, disait-il, est à Brest ce que le détroit des Dardanelles

est à Constantinople ; c'est la porte et l'entrée où tous les navires qui ont affaire au dit Brest, à Landerneau et à la rivière de Landévennec sont obligés de passer, soit qu'il s'agisse d'entrer ou de sortir. Aussi est-ce l'endroit où on peut le mieux placer ce qui peut nous rendre la rade asseurée. Le goulet a 1,150 toises de large, un peu plus, un peu moins. Une assez mauvaise pièce de 6 livres de balles l'a traversé, et plus de 120 toises au-delà en ma présence, par plusieurs fois. Le rocher appelé Mingant est au milieu, à 530 toises près de la côte de Cornouaille, et à environ 620 de celle de Léon. » Raisonnant d'après cette situation des lieux, et déterminé par cette considération que l'ennemi, pour entrer dans la rade, serait contraint de passer, soit à gauche, soit à droite du Mingant, ainsi que des *Fillettes* et de la basse *Goudran*, rochers qui lui sont contigus et qui sont presque sur la même ligne, Vauban ne vit d'autre parti à prendre que d'établir deux batteries dont les feux se seraient croisés : l'une, celle de Cornouaille, à l'extrémité O. de la côte S. du goulet ; l'autre, celle de Léon, sur la côte opposée.

Quant à la batterie à établir sur le Mingant, ce n'est pas lui, quoi qu'on en ait dit, mais M. de Seuil (t. Ier, p. 143) qui en avait eu la première idée, adoptée ensuite par Seignelay. Si Vauban y donna suite, ce fut avec peu d'espoir de succès, comme le prouve le passage suivant de son mémoire :

« A l'esgard du Mingant, l'espace occupé par les testes de ce rocher est fort petit, estroit et extrêmement inégal, avec de grandes profondeurs à l'entour, qui le serrent de fort près et qui même le coupent et le séparent. C'est un lieu extrêmement battu des flots toutes les fois qu'il y a un peu de mer, où les montants et descendants des marées, dans les temps les plus

calmes, font des courants qui ne sont guère moins rapides que ceux du Rhône sous le pont du Saint-Esprit; d'ailleurs, on peut dire que la mer n'y est pas étale un moment, car, entre le flux et le jusant, il n'y a pas un *miserere* de temps d'intervalle, ce qui, joint à la rareté de ses abords (car il y a telles années que la possibilité de le faire n'arrivera pas 40 fois), fait douter avec raison qu'on puisse jamais venir à bout d'y rien faire considérable ou qui puisse subsister, car après y avoir bien pensé de toutes les façons, je n'y trouve que des difficultés presque insurmontables et beaucoup d'incertitudes et qui n'envisageroient que l'érection de ce monument seul. Je ne tiens pas qu'il fût raisonnable de le proposer, attendu le peu de temps qu'on y peut travailler dans les commencements, la difficulté d'y pouvoir amener des matériaux et le long temps qu'on est quelquefois sans y pouvoir aborder. »

Toutefois, comme Seignelay tenait à son projet, Vauban continuait en ces termes, après avoir fait ces réserves dont l'avenir devait de tous points démontrer la justesse :

« Mais, comme on ne se peut raisonnablement dispenser de faire les grandes batteries proposées de sa droite et de sa gauche, il ne sera pas difficile d'en faire un essai, quand on y travaillera, par le moyen des chalans du port et de deux ou trois grandes chaloupes, au moyen de quoy et des engins qu'on y appliquera, on pourra peut-être faire l'essai de sa fondation et peut-être l'eslever jusqu'à un pied près de la superficie de la basse-mer pour moins de mille écus; après quoy, laissant passer l'hyver dessus, si la mer ne dérange rien, ce sera une ligne de seureté pour ce qu'on y fera de plus, auquel cas il ne sera peut-être pas impossible, avec beaucoup d'application et d'indus-

trie, d'y bastir une espèce de chasteau, figuré comme le marqué au plan, profil et élévation, proposé pour cet effet; moyennant quoy on pourra loger dans deux étages 18 pièces dont 10 pourroient battre les navires d'écharpe de l'étrave à l'étambot, en venant dans la passe, et de l'étambot à l'étrave, en sortant de la dite passe, pendant que les grandes batteries de la coste les abymeroient à coup de canon de part et d'autre dans le travers. Il est bon de remarquer que : 1° le chasteau présentant les costés larges à l'ouverture du goulet, pourroit battre les vaisseaux de fort loin, et toujours de l'avant à l'arrière et de l'arrière à l'avant, mais non de travers, parce qu'il ne présente à la coste que les costés les plus estroits sur lesquels on ne pourra rien mettre; 2° que cette situation, qui est la seule qu'on puisse lui donner, est incomparablement meilleure qu'aucune autre, d'autant qu'elle est fort propre à démonter les batteries, à démaster, couper les manœuvres, et mesme rompre les gros membres des vaisseaux. Enfin, selon les sentiments des officiers de marine les plus expérimentés, 10 canons situés de cette manière sont plus que 40 qui ne verroient que par le travers, par la raison que les coups de costé ne sont pas si dangereux que ceux qui viennent de l'avant à l'arrière, outre que le vaisseau qui a vent et marée favorables passe si vite que les batteries de travers n'auroient pas le loisir de recharger, au lieu que celles qui les voient par l'aller et venir, peuvent faire plusieurs décharges et les canonner pour ainsi dire, une grande lieue durant, avec un péril extrême d'être démastés ou d'avoir quelqu'un des principaux membres rompus ou mesme d'être coulés à fond. Il ne faut donc pas douter que si le Mingant peut être basti selon ce dessein, qu'il ne fust très bon, très beau à voir et d'une réputation

qui attireroit le respect et l'admiration, non-seulement des estrangers, mais mesme de ceux qui le verront tous les jours. Supposant donc que le Roy prist à cœur de faire faire ce rare et merveilleux ouvrage, à mesme temps que les batteries de la coste, et que l'un et l'autre fussent achevés et garnis de leurs canons et de toutes les gens qui seront nécessaires pour les exploiter, aucun vaisseau ennemi ne pourroit entrer dans le goulet sans passer sous la croisée du Mingant et de toutes les batteries de la coste à juste portée de la plus grande partie et à volée des autres, auquel cas il est impossible que quelque fortuné que puisse estre un vaisseau, il n'en soit très maltraité et peu en estat d'entreprendre, ce qui, joint à l'abandon de tous secours et à la nécessité de repasser par le mesme feu, acheveroit de le désespérer et peut-estre de le mettre en estat d'aller eschouer à la coste, d'où on peut inférer que ces batteries et le Mingant nous tiendront la mer ouverte pour entrer et sortir quand nous voudrons, et la fermeront à l'ennemi qui, de cette façon, ne pourra pas venir brusler nos vaisseaux en rade, ni les braver dans le port en le venant bouscher avec une escadre qui pourroit demeurer des deux ou trois mois devant et empescher les nôtres de sortir pendant qu'au dehors ils auroient la mer libre pour mettre tel ordre à leurs affaires que bon leur sembleroit. Enfin, ces mesmes batteries et le Mingant, joints à la précaution ci-devant touchée de la rivière de Landerneau, donneront moyen d'asseurer la retraite d'une armée battue et d'en pouvoir retirer les débris en seureté. Et pour conclusion, la rade seroit mieux asseurée que le port mesme, ce qui, joint à la seureté de Brest, à la facilité qu'on a d'en sortir les vaisseaux le canon aux sabords et le boutte-feu à la main, et de

pouvoir ensuite sortir en bataille hors du goulet, prendre la pleine mer, rentrer et sortir toutes et quantes fois qu'on voudra, sont à mon avis des qualités qui n'appartiennent qu'à un port royal pourvu de tous les avantages qu'on sauroit désirer, et d'une manière aussi complète et aussi avantageuse que si Dieu avoit pris plaisir à le faire exprès.

« *Nota.* — Premièrement, que comme on est ici fort éloigné des surprises et de toutes espèces de craintes, deux ou trois gardiens suffiront dans le Mingant pour sa garnison ordinaire, car de la façon qu'il sera situé, un plus grand nombre sans nécessité urgente y pâtiroient trop. Autant dans chacune des batteries de la coste. Quand il y aura une escadre ou armée en mer, on pourroit y envoyer des canonnières de Brest et y affecter la garde des milices des quatre ou cinq paroisses les plus prochaines, les matelots desquelles on pourroit instruire au service du canon dans cette vue et dans celle de pouvoir s'en servir dans les vaisseaux. Deuxièmement, que quand, par quelque surprise ou autrement (ce qui est presque impossible), l'ennemi se seroit rendu maistre de l'une de ces batteries, il ne la pourroit garder, attendu leur faiblesse du costé de la terre, et l'esloignement de tout soutien d'ailleurs, non plus que le Mingant, où il seroit aisé de faire mourir les gens de faim.

« Au reste, si Sa Majesté agrée de faire toutes les constructions de cette pièce, on en fera un devis bien particularisé et tel que le requiert un ouvrage de cette importance, mais nous avertissons par avance que, pour porte-cochère, il n'aura qu'une embrasure, pour escalier une échelle de corde, pour basse-cour la mer et des courants qui n'en permettent que très rarement l'abord (encore ne sera-ce qu'à des gens fort

passifiques), et pour toute autre sorte de commodité une citerne de 9 à 10 pieds d'eau, avec des petites grues pour servir à monter les besoins de ceux qui seront à sa garde, de sorte que cette pièce pourra passer avec raison pour une *pièce enchantée*, qui sera très belle à voir, mais horrible à approcher. »

La grande rade ainsi protégée contre toute attaque, Vauban songea à celles de Bertheaume et de Camaret, « qui sont, disait-il, dans son style pittoresque, comme le vestibule du goulet. » S'il ne voyait rien à faire dans celle de Bertheaume, parce que les vaisseaux pouvaient mouiller au large, au-delà de la portée des batteries, il n'en était pas de même de celle de Camaret, dont il voulait faire un port de refuge qu'auraient défendu une batterie de 4 à 5 pièces de canon et une tour assise sur une plate-forme longue de 125 toises.

L'exposé de ses projets se terminait par ces considérations sur les avantages et les inconvénients de la situation de Brest : « Au surplus, à considérer Brest par sa situation, on le trouvera placé sur la partie de Bretagne qui avance le plus dans la mer, également bien situé pour être à portée de l'Espagne, de l'Angleterre, de la Hollande, des Pays-Bas et du Nord, même de l'Afrique et de l'Amérique, à l'embouchure de la Manche, et très bien paré pour tous les lieux du monde; reculé d'ailleurs dans un coin de terre où il ne peut-être utile au commerce, auquel il n'est pas propre, à cause de la difficulté des voitures de terre et de l'éloignement de tous les lieux qui pourroient y convenir. Enfin, plus on examine cette situation et plus on trouvera que le dessein de la nature a été d'en faire un port militaire, mais des plus excellens, et pour conclusion : c'est le seul naturel que le Roi ait dans la mer Océane, si avantageusement disposé de

toutes les façons, que s'il avoit été au choix de Sa Majesté d'en régler la situation et la forme, je suis persuadé qu'elle ne l'auroit choisi ailleurs ni voulu faire autrement. »

L'activité que Vauban imprima aux travaux, tant qu'il fut sur les lieux, s'appliqua aux batteries de la côte et à l'enceinte du côté de Brest. On commença l'escarpement de la montagne où devait être établie la batterie de Léon, et l'on continua de jeter des pierres perdues sur le Mingant, où la mer se chargeait de détruire les travaux à mesure qu'ils s'exécutaient. L'ingénieur de Luc, qui avait accompagné Vauban au commencement de l'année, étant revenu, au mois de décembre, s'assurer du degré d'avancement de la batterie de Léon, un crédit de 30,000 livres fut affecté à sa construction, le 2 février 1684 ; 20,000 livres furent en même temps accordées pour préparer la batterie de Cornouaille, 7,000 livres pour poursuivre les travaux de la roche Mingant, et 50,000 livres pour continuer ceux de l'enceinte que dirigeait Massiac.

Dans la visite que Vauban fit, en 1685, des places maritimes de l'Océan, Brest ne fut pas oublié. Il s'y rencontra, le 19 août, avec Seignelay, et durant son séjour, qui se prolongea jusques vers la mi-septembre, il ne s'occupa que secondairement de l'enceinte dont le revêtement était presque terminé du côté de Brest. Son attention se porta plus particulièrement sur les ouvrages extérieurs destinés à la compléter, ainsi que sur les travaux à exécuter dans le port et dans la ville. Au nombre des premiers était nécessairement la batterie que l'on essayait à grands frais de fonder sur le Mingant. Il y fit travailler sans plus de succès, ce qui le conduisit à indiquer de nouveaux moyens d'exécution sur lesquels, à dire vrai, il ne comptait guère,

à en juger par ce passage du mémoire qu'il rédigea à cette occasion : « Tout ce qui vient icy d'être proposé pour le Mingant n'est qu'au cas que le Roy veuille continuer cet ouvrage et non autrement, car s'il m'est permis de dire mon sentiment, je ne voy pas qu'il y ait lieu d'en bien espérer, attendu que l'on n'est point seur de sa fondation et qu'il n'y a aucun moyen de s'en pouvoir asseurer jusques au point de n'avoir aucun lieu de craindre qu'il en mésarrive que depuis le commencement d'avril jusques à présent, car l'hyver il n'y faut pas songer. On n'a fait que 44 voyages, et mesme depuis 15 jours que je suis icy, on n'y a pu aller qu'une fois en tout. Que quand le temps deviendroit assez favorable pour y pouvoir aller deux fois par semaine, ce qui est bien rare, celuy que les ouvriers y peuvent demeurer ne permet pas que l'on en puisse espérer grand succès, veu que n'y pouvant travailler que deux ou trois heures au plus chaque voyage, les longs intervalles qui se passeront entre eux donneront le temps de démolir ce que l'on aura fait ou de le si fort affaiblir, que les réparations consommeront la plus grande partie du temps. Si bien que le moindre mal qui puisse arriver de la continuation de cet ouvrage, quelque fortuné qu'il puisse estre, est d'estre peu sûr de ses fondements, extrêmement longs à fonder et encore plus à eslever jusques à la hauteur des plus hautes marées, après quoy il se passera encore bien du temps jusqu'à ce que l'on puisse parvenir à son entier achèvement. Ce temps, personne ne peut le dire; mais à juger de l'avenir par le passé, je ne croy pas qu'on en pût venir à bout en douze années, pas mesme en quinze, encore faudroit-il estre asseuré du fond et que la mer y fût plus pacifique qu'elle n'a esté jusqu'à présent. D'ailleurs, la despense de cet

ouvrage seroit immense, car bien qu'on n'y pût travailler que rarement, il ne faudroit pas laisser d'entretenir des ouvriers à la coste, toujours prests à passer au premier beau temps qui se présenteroit. Tous ces inconvénients bien considérez font que je suis d'avis que l'on quitte cet ouvrage, du moins après l'hyver prochain passé si on voit qu'il ne réussisse pas mieux qu'il a fait jusques à présent, et qu'on s'attache simplement à l'errection des chasteaux de Léon et de Cornouailles et aux autres batteries avancées et reculées du goulet auxquelles on en pourra adjouser tant qu'on voudra avec de petites tours à machicoulis pour les garder, moyennant quoy les navires qui voudront forcer l'entrée seroient obligez à essuyer le feu de ces batteries et des chasteaux une grande lieue et demy durant, et quoy qu'il n'y eût rien sur le Mingant, si ne laisseroit-il pas d'obliger les vaisseaux à ranger l'une et l'autre coste, et de passer sous la partie du but en blanc de l'un des chasteaux et sous la volée de l'autre. La mesme chose arriveroit aux petites batteries à cause des Fillettes et de la basse Goudran et des autres endroits plus estroits du goulet, de sorte qu'il n'y a guère d'apparence que des vaisseaux ennemis osent jamais se commettre à une aussy folle entreprise, veu que ce ne seroit pas tout que de passer, il faudroit repasser et essuyer encore une fois ce mesme feu pendant que s'il leur arrivoit d'estre desmatez ou d'avoir quelques gros membres rompus, il n'y auroit d'autre ressource pour eux que de couller à fond ou aller donner à la coste. »

Malgré tout, Vauban voulait tenter un dernier essai. Il tenait à sa *pièce enchantée*, et la difficulté d'en asseoir les fondations était, à son grand regret, le seul obstacle qui l'arrêtât, comme le démontre la lettre suivante

qu'il écrivit à Seignelay, le 7 septembre 1685 : « Je fus rendre visite au Mingant il y a trois jours ; j'y trouvay quantité de pierres qui tiennent assez bien. Si vous m'en croyez, on continuera d'y en mener le reste de cette année et de les arranger, cela ne peut pas faire une despense considérable. Si à la fin de l'hyver prochain on trouve qu'elles ayent bien tenu ou qu'elles se soient peu écartées, on pourra tenter son eslévation qui ne sera bien difficile que depuis la fondation jusques à la pleine mer où, si on estoit une fois parvenu, le surplus se feroit avec plus de facilité. Si j'avois le temps de pouvoir esclairer cet ouvrage de près seulement deux ou trois mois pour le mettre en train, je suis bien persuadé que j'en viendrois à bout, car j'y ay bien songé depuis que je n'ay eu l'honneur de vous voir, et je ne me trouve pas tout-à-fait épuisé d'expédients sur sa construction. » Le lendemain, Vauban s'éloigna de Brest, et Seignelay, bien persuadé désormais qu'en son absence on ne ferait rien de mieux que par le passé, écrivit, le 12 octobre 1685, qu'il fallait renoncer à faire aucune dépense pour le Mingant.

Dans le cours de cette campagne, Vauban s'occupa en outre, nous l'avons dit, des travaux à faire dans le port, tel que la corderie neuve projetée, la forme en cours d'exécution, et les quais à réparer ou à prolonger. Quant à la ville, il signala comme étant d'une nécessité urgente l'accès des habitants dans le port pour qu'ils pussent se livrer à leur commerce, la construction d'un auditoire, d'un hôtel-de-ville, d'une halle et d'une église paroissiale. Il fit un plan général de la ville, ainsi que ceux de la halle et de l'église qu'il voulait placer, la première à l'extrémité de la vieille corderie, du côté avoisinant la porte neuve, l'église sur le terrain qu'occupe la halle de Keravel.

Pendant l'année 1685, environ 80,000 livres avaient été employées aux réparations les plus urgentes du château, aux fortifications du côté de Brest et aux excavations préliminaires de celles de Recouvrance; un crédit de 30,000 livres permit, en 1686, de continuer ces derniers travaux et ceux du côté de Brest, mais sur une échelle très restreinte. Il en fut de même en 1687. Cent mille livres avaient été réparties par portions égales entre l'enceinte et la batterie de Léon. Au mois d'août, ces crédits étant épuisés, M. Desclouzeaux demanda, mais en vain, un supplément de fonds. Cette insuffisance d'allocations se reproduisit en 1688, car, au mois de novembre, on n'avait guère dépensé que 68,000 livres pour l'enceinte de Recouvrance, et 40,000 livres pour les travaux de l'arsenal où l'on continuait l'excavation (commencée en 1686 et terminée en 1693) du rocher sur lequel a été bâtie la corderie neuve. Quant à la batterie de Cornouaille, à laquelle Vauban attachait une si légitime importance, l'ingénieur Mollart, spécialement chargé de l'établir, n'avait pas trouvé son plan exécutable, et il l'avait prié de le modifier.

La lenteur des travaux ne permettait pas d'entrevoir le terme de leur achèvement, quand les évènements extérieurs firent sentir la nécessité de les pousser avec plus de vigueur. Aveuglé par ses succès sur le Rhin, Louis XIV s'apprêtait à déclarer la guerre aux Hollandais. Mettre Brest à l'abri de toute représaille possible était donc aussi nécessaire qu'urgent, et, comme l'enceinte du côté de Recouvrance était peu avancée, on se décida, dans les derniers jours de septembre, à réparer tant bien que mal les retranchements de 1674, au moyen des fonds qu'avança personnellement M. le marquis de Lacoste, M. Desclouzeaux n'en ayant pas

dont il pût disposer. On rassembla en toute hâte des ouvriers ; la crainte du danger le faisait regarder comme imminent. M. Desclouzeaux, dont les ressources en matériel étaient nulles, trouvait à grand peine deux mortiers susceptibles d'être placés sur les hauteurs qui dominent la rade, et pour soustraire les vaisseaux à un bombardement, il était réduit à faire conduire les meilleurs d'entre eux au fond du port. Une pareille situation était fort critique. Elle le devint plus encore quand Louis XIV, n'écoutant que son fol orgueil, se décida, le 26 novembre 1688, à lancer son manifeste contre les Provinces-Unies dont les vaisseaux allaient, à quelques jours de là, renforcer ceux de Guillaume III. M. Desclouzeaux recevait lettres sur lettres, lui recommandant de rechercher et d'employer tous les moyens propres à empêcher les ennemis de venir insulter le port de Brest.

Les batteries du goulet auraient formé la meilleure défense ; mais celles qu'on y avait faites précipitamment quelques années auparavant étaient en fort mauvais état ; elles ne contenaient d'ailleurs que 32 pièces de canon de calibres différents et quelques mortiers sans affûts. La batterie de Cornouaille n'était pas même commencée. Cet état de choses obligea M. Desclouzeaux, dans les premiers jours de 1689, à demander à M. le duc de Chaulnes, gouverneur de la province, un premier renfort de 2,000 ouvriers, qu'on employa à continuer l'enceinte et à fortifier le château, où les souterrains bordant le quai de la mâture furent disposés de façon à mettre la garnison à l'abri de la bombe. M. de Bercy vint à Brest, et pour stimuler les deux entrepreneurs de l'enceinte de Recouvrance, il offrit une prime de mille écus à celui des deux qui terminerait le premier la part de travaux dont il était

chargé. Afin de donner plus d'extension aux glacis du château, il ordonna de démolir jusqu'à une distance de 60 toises les maisons voisines du chemin couvert. M. Desclouzeaux ayant transmis, le 3 janvier, la demande d'une indemnité en faveur des propriétaires dépossédés, l'estimation de leurs maisons fut faite par un procès-verbal dans le préambule duquel nous lisons : « Nous, Jean-Joseph Bérard, sieur de la Seigneurie, conseiller du Roy en ses conseils, son sénéchal et premier magistrat au siége de Brest, savoir faisons que, ce jour 19e mars 1689, environ les dix heures du matin, nous seroit venu trouver en notre logis au dit Brest, François Lestobec, sieur Duplessis, et Thomas Le Mayer, sieur de la Villeneuve, faisant tant pour eux que pour les autres propriétaires des maisons qui doivent être démolies aux environs du chasteau de Brest, lesquels assistés de Me Nicolas Olivier, leur procureur, nous ont remontré *qu'anciennement leurs autheurs avoient fait bastir et faisoient leur demeure au dedans du chasteau et forteresse de Brest; mais par ordre du Roy leurs maisons et logements ayant été rasés sans aucun désintéressement, la pluspart firent des acquets d'aucuns vestiges et aplacements à bastir maisons au dehors des remparts du chasteau, c'est-à-dire dans la rue nommée la rue de St-Yves et dans une autre rue descendante de la dite forteresse au quay,* sur lesquels aplacements il y a des maisons construites, lesquelles sont pour la plus grande partie la fortune des actuels possesseurs; cependant, comme elles ont été condamnées d'estre démolies, les dits sieurs Duplessis et de la Villeneuve, en privé et en la dite qualité, ont présenté leur requête à Monseigneur de Bercy, conseiller du Roy en ses conseils, maître des requêtes ordinaires en son hôtel et intendant général des fortifications en Bretagne. »

Si une indemnité fut fixée, elle ne fut pas plus payée que ne le furent celles qui étaient dues pour les expropriations opérées en 1681, 1682 et 1683, comme nous le voyons dans une délibération de la communauté du 7 août 1693, où il est dit que : « Le Roy ayant depuis 1681 fait enclore et fortifier la ville, on a pris des particuliers une partie de leurs terres et maisons pour servir aux fortifications; qu'on a rasé 56 maisons sans aucun remboursement ni dédommagement, et qu'on en a encore marqué nonante à démolir dont on diffère l'exécution par la nécessité absolue de loger les officiers et gens de guerre. » Ce chiffre de 146 maisons démolies ou à démolir devait s'appliquer presque entièrement aux constructions postérieures à 1681, puisque, comme nous l'avons déjà dit, pendant les quatorze années antérieures (1667-1680), le nombre des maisons du côté de Brest ne s'était élevé que de 233 à 280. En même temps qu'on fortifia le château, on travailla à la batterie basse de Cornouaille et à la réparation de l'ancienne batterie de Beaufort, que l'on se décida néanmoins à démolir l'année suivante. Le maréchal d'Estrées qui avait établi son quartier-général à Brest, organisa les milices à défaut de troupes régulières. Vauban, après avoir visité toutes les côtes et une partie des îles depuis Ypres jusqu'à l'embouchure de la Loire, arriva le 18 février 1689 à Brest, où il fut rejoint, le mois suivant, par Seignelay, venu de son côté pour accélérer les grands armements qui s'y faisaient. L'état de la place ayant démontré à Vauban qu'elle n'était pas à l'abri d'un coup de main, il arrêta que sur le rocher qu'occupait autrefois, dit-on, le château de Bertheaume, on établirait une batterie de quatre pièces de 16 à 18 livres de balles, et une tour, « moyennant quoy, et ce qui se pourroit faire à Cama-

ret, les ennemis ne s'aviseroient jamais de rien entreprendre par là en gros ni en détail. » Il proposa en même temps de fortifier les deux parties de la presqu'île de Kermorvan, de façon à mettre à couvert le Conquet d'une part, et de l'autre, les Blancs-Sablons. L'ingénieur Niquet qui l'accompagnait, et qui remplaça M. de Bercy, fut chargé d'exécuter ces travaux et les autres que Vauban proposa alors. Ces derniers avaient principalement pour objet de fermer l'entrée du port au moyen d'une estacade faite de mâts de navires ferrés et chevillés de pointes de fer, d'achever l'enceinte, de la revêtir en maçonnerie, d'en masser les parapets en terre, de construire sept demi-lunes en terre, d'organiser les chemins couverts, d'occuper la hauteur du *Point du Jour* par une redoute enveloppée d'un chemin couvert, en un mot de mettre en état de défense la fortification et tous ses accessoires.

Les deux côtés de l'enceinte étaient à peu près terminés lorsque Vauban revint à Brest, en 1694. Les chemins couverts de la place étaient organisés depuis l'année précédente, et l'on avait achevé les demi-lunes 43 (aujourd'hui 40), de Saint-Sébastien (23), de la porte (26), et de Kerambecam (28); mais sauf la batterie royale et une autre petite batterie de cinq canons, à l'extrémité des retranchements du fort de Chaulnes, celles qu'avait projetées Vauban dans ses précédentes visites n'étaient pas terminées ou étaient dans l'état le plus déplorable.

En même temps qu'on prenait ces mesures de défense, on préparait de formidables armements en vue d'assurer la restauration de Jacques II. Ce prince, lorsqu'il vint s'embarquer à Brest, au mois de mars 1689, put juger par lui-même de l'immensité des efforts tentés en sa faveur. Arrivé le samedi 5 mars,

à sept heures du soir, par Lanvéoc, où une galère dorée lui avait été expédiée, il logea dans la maison du Roi, où l'Intendant avait pris toutes ses mesures pour qu'il fût *proprement* couché. Il passa toute la journée du dimanche à visiter les ateliers de l'arsenal et le vaisseau le *Soleil-Royal*. Dans cette double visite, il prouva que les fonctions de grand-amiral d'Angleterre n'avaient pas été pour lui une sinécure. Ses observations sur la confection des cordages, le calibre des canons, la construction des formes de radoub, etc., attestèrent en effet qu'il possédait de sérieuses connaissances pratiques. Mais si, grâce à M. Desclouzeaux, il avait été proprement couché, du moins avait-il été assez étroitement logé, car le maréchal d'Estrées qui, suivant ses habitudes tranchantes, s'était réservé à lui seul les deux tiers de l'hôtel, n'avait laissé au Prince qu'une seule chambre, ce qui contrastait quelque peu avec l'hospitalité que le royal exilé avait reçue à Saint-Germain. La suite du Roi, — elle était nombreuse, — avait été répartie dans diverses maisons particulières, sauf son premier gentilhomme, à qui l'on avait bien voulu concéder une chambre près de la sienne. Comme il n'avait été expédié de Paris ni vaisselle plate, ni linge pour le service de la table du Prince, il fallut, d'après l'ordre de Seignelay, en emprunter à tous les officiers qui en avaient. « Vous ne manquerez pas de leur faire savoir, disait le ministre, que les vaisseaux qui passeront le Roi d'Angleterre devant revenir aussitôt qu'il sera en Irlande, ils n'en seront privés que pendant quinze jours ou trois semaines au plus. » Le séjour du Roi fut de peu de durée, car il s'embarqua, dès le 7 mars, sur le vaisseau-amiral le *Saint-Michel*. Mais les vents contraires retardèrent le départ de l'armée, composée

de onze vaisseaux et trois brûlots. Elle tenta bien de sortir, le 9 mars, mais les vents qu'elle rencontra, en doublant le goulet, l'obligèrent à venir reprendre son mouillage au Mingant, et elle ne put appareiller définitivement que du 15 au 17. L'armement s'était fait avec une précipitation qui avait entraîné beaucoup de désordre, à en juger par la lettre suivante que M. de Beaujeu, commandant de l'*Entreprenant*, écrivait de son bord à M. de Villermont, le 9 mars :

« L'embarras où nous sommes m'empesche de respondre à tous les articles de votre lettre. A peine puis-je trouver ce moment pour vous dire que le Roy arriva samedy soir icy et fut reçu au bruit de la mousqueterie du canon de la ville et des vaisseaux. Il coucha dans la maison du Roy qu'on lui avoit préparée, et les gardes marines lui servirent de gardes du corps, car nous n'avons point veu ceux de nostre Roy, comme vous me mandés. La garnison du chasteau monta la garde à sa porte tout comme on auroit fait au Roy. Le lundy sept il s'embarqua et tous ceux de sa suite dont je ne puis vous dire les noms que de ceux qui sont sur mon vaisseau. J'ai pour ma part, MM. Roze, de Momor, de Boisselot, d'Hamilton frères, le chef d'escadre anglais milord Tremeleston, M. Porter, gouverneur d'un fils du Roy, le sieur Roussel, le secrétaire de l'ambassade avec un secrétaire de M. Davau, tous les aides-de-camp et beaucoup d'autres que je ne connois point. Le Roy est chez M. Gabaret avec les enfants; mais pour vous dire le nombre du monde qu'il y a embarqué, c'est impossible, l'Intendant ne l'ayant pu scavoir luy-mesme, car il en vient tous les jours... C'est une confusion qui passe l'imaginaire... »

Cette expédition n'était que le prélude de la lutte acharnée qui, pendant les huit années suivantes, devait

fournir à la marine française tant d'occasions de s'illustrer. Brest est fondé à revendiquer la plus grande part des succès qu'elle obtint pendant cette période. En état désormais de satisfaire à toutes les exigences, il déploya une activité sans égale à une autre époque, si ce n'est lors de la guerre de 1778. Châteaurenault, qui avait été nommé lieutenant-général au commencement de 1689, vint prendre, au mois de mai, le commandement de l'armée de vingt-quatre vaisseaux, deux frégates et six brûlots qui, sortie de Brest le 6 mai, débarqua 5,000 hommes dans la baie de Bantry, sous le feu d'une armée anglaise supérieure, et mouilla sur la rade de Brest le onzième jour après l'avoir quittée. Au mois d'août suivant, Tourville vint de Toulon à Brest avec 20 vaisseaux, 4 frégates, 8 brûlots, 2 flûtes, 2 tartanes, et opéra sa jonction avec les 62 bâtiments de Châteaurenault qui, moins ancien de grade que lui, dut lui céder le commandement en chef. Sorties de Brest le 16 août, ces forces navales y rentrèrent sans avoir pu déterminer les anglo-hollandais à accepter le combat. En 1690, le lieutenant-général d'Amfreville eut mission d'aller porter de nouveaux secours en Irlande. L'armée qu'il commandait se composait de 36 vaisseaux, 4 brûlots et 5 flûtes ; elle appareilla le 17 mars. Ralliée dans sa route par une division de 5 vaisseaux, une frégate et 1 brûlot venant de Toulon, sous les ordres du chevalier Paul, elle arriva à Cork le 22, débarqua ses troupes ainsi que ses munitions, et le 4 mai elle reprit son mouillage sur la rade de Brest, sans avoir fait d'autre rencontre que celle de deux corsaires anglais dont elle s'empara. L'armée navale que continuait de commander Tourville, ayant sous ses ordres Victor d'Estrées et Châteaurenault, mit à la voile le 8 juin. Forcée par les

vents de revenir mouiller à Bertheaume, elle y fut ralliée, dans la nuit du 20 juin, par 6 vaisseaux que Châteaurenault amenait de Toulon. Composée alors de 70 vaisseaux, 5 frégates légères, 18 brûlots et 15 galères, — ces dernières, en sortant, furent obligées par le temps de relâcher à Camaret, — elle appareilla le 23 juin, livra, le 10 juillet, le combat de Beachy-Head, qui entraîna pour les Anglais une perte de 15 vaisseaux, en brûla, le 5 août suivant, dans la baie de Teigmouth, 12 autres et une partie du convoi qu'ils devaient escorter, et rentra à Brest à la fin du même mois.

De si vastes armements, effectués coup sur coup, n'avaient pu l'être qu'à la condition d'une précipitation d'autant plus fâcheuse que les premiers rudiments de l'hygiène navale, si perfectionnée depuis, étaient alors inconnus. Il en était résulté des maladies qui avaient démontré l'insuffisance de l'hôpital et la nécessité de pourvoir les vaisseaux d'eaux potables plus abondantes que celles que l'on tirait de la fontaine du quai Tourville, à peu près la seule qui fournît alors à cette nature de besoins.

Dès le mois de mai 1689, on établit en toute hâte, près des salles de l'hôpital, des appentis pouvant contenir 250 lits, ce qui n'empêcha pas, au mois de novembre suivant, et en 1690, de transporter des malades dans les couvents de Landerneau, de Landévennec, de Saint-Mathieu, et d'établir des ambulances dans la paroisse de Saint-Pierre-Quilbignon et à Trébéron. Au mois d'août 1690, l'hôpital, les casernes, les hangars aux mâts et un grand magasin ne pouvant recevoir tous les malades, il fallut bien que le ministre se décidât à accueillir la demande, maintes fois renouvelée, d'ajouter de nouvelles salles à celles qui existaient déjà. Mais, en attendant qu'elles fussent faites, 1,200

malades furent répartis dans la paroisse de Saint-Pierre-Quilbignon dont le presbytère fut même mis en réquisition, au mois de mai 1691, en vertu d'un ordre spécial du Roi du 7 avril précédent, le recteur Madec n'ayant pas voulu consentir à céder la jouissance de cette maison moyennant un prix de location amiablement convenu avec lui ou fixé à dire d'experts. M. Pelletier, écrivain principal de la marine, qui se présenta, le 17 avril, au presbytère, était muni de deux lettres de l'Évêque. Dans la première, le prélat prescrivait au recteur une soumission aveugle à l'ordre du Roi, en ajoutant que cette soumission ne tirerait pas à conséquence pour l'avenir. Dans la seconde, transmise par M. Desclouzeaux, ce dernier était prié de chercher à l'avenir d'autres lieux pour y placer les malades, le presbytère étant spécialement privilégié. M. Madec, homme d'un caractère résolu et opiniâtre, qui, jusques-là, n'avait opposé que des raisons dilatoires, refusa tout net d'obéir aux ordres du Roi, en objectant qu'il y avait dans la paroisse d'autres maisons susceptibles d'être employées comme hôpital ; que la maison presbytérale était d'ailleurs d'autant plus nécessaire au logement du recteur et de son curé que, comme l'année précédente, la maladie contagieuse alors régnante l'obligerait à quitter Recouvrance, où il résidait depuis que Saint-Sauveur était devenu la succursale de Saint-Pierre, afin de se transporter sur tous les points de cette dernière paroisse où il aurait à administrer des secours spirituels ; qu'au surplus, le fond de la maison presbytérale ne lui appartenant pas, il ne pouvait en conscience obéir à l'ordre du Roi, jusqu'à ce qu'il en eût référé à Sa Majesté elle-même, à l'Évêque et à ses paroissiens.

M. Desclouzeaux, par suite des nouveaux ordres qu'il reçut, enjoignit au prévôt de la marine de faire, au besoin, ouverture réelle du presbytère, et de dresser, même en l'absence du recteur, préalablement appelé, un inventaire de ce qui s'y trouverait. Quand l'abbé Madec reçut communication de l'ordonnance d'ouverture, il déclara n'avoir plus rien à objecter. Toutefois, avant de céder entièrement, il demanda une heure de sursis, parce que, dit-il, ses paroissiens pourraient croire qu'il avait agi de son propre mouvement et le rendre responsable du dommage causé soit par incendie, soit autrement, toutes choses qui l'obligeaient à consulter son curé, logé au presbytère. Trois heures s'étant passées dans l'attente de sa réponse, le prévôt, ses archers, le notaire Polard et un des marguilliers de la paroisse, assistés, à défaut de serrurier, d'un maréchal-ferrant, brisèrent les vitres des fenêtres et firent sauter les serrures des portes, après quoi ils procédèrent à l'inventaire et firent acte de prise de possession.

Cet incident ne contribua pas peu à faire activer la construction des salles projetées. On en fit six nouvelles près des trois premières : Saint-Hubert (58 lits); Saint-Louis (250); Saint-Nicolas (56); Sainte-Reine (128); enfin, deux salles, dites casernes, pour les scorbutiques. Ces constructions et celle de l'infirmerie des gardes-marine (15 lits), établie à l'extrémité de l'une des ailes en retour, eurent pour résultat de porter à 963 le nombre des lits.

Quant à l'augmentation des approvisionnements en eaux, il y fut pourvu par la conduite des eaux (1690) du vallon de Houarné, de celui de Sainte-Brigitte et du fort de Chaulnes, sur le bord de la mer, à l'endroit où se trouve aujourd'hui l'aiguade dite des *Quatre-Pompes*.

Ce travail était la conséquence de la visite que M. Jongleur, envoyé à Brest par Seignelay, au mois de janvier 1690, avait faite des lieux où il existait des sources susceptibles d'être amenées dans la ville ou dans le port. Le résultat de cette visite, que M. Desclouzeaux fit conjointement avec M. Jongleur, est consigné dans un mémoire que ce dernier dressa à Brest, le 30 janvier 1690, mémoire dont nous croyons devoir reproduire ici les principaux passages, parce qu'ils déterminent le point de départ de ce qui a été fait successivement pour fournir, sous le rapport des eaux, aux besoins de la ville et du port.

ÉTAT de la visite faicte par Jongleur pour la recherche des eaux bonnes à boire pour la ville de Brest, à commencer de la porte de Paris, qui est du costé de Brest, et de là continuer jusqu'au Portzic, vers la batterie de Léon et autres lieux ez environs de la dicte ville.

« En sortant de la porte de Paris, il y a une fontaine (15 p. d'eau) nommée la Villeneuve. Si on veut l'amener sous le port, proche la maison du Roy, on se servira d'un aqueduc qui est fait pour servir de décharge à la dite fontaine, lequel sera beaucoup moins de dépense, attendu que le dit aqueduc qui est fait ne peut servir pour la conduite du château, et qu'il y a cent pieds moins de conduite pour aller proche la maison du Roy. Il y aura quinze pouces d'eau en faisant deux petits regards et une communication de 20 toises de thuyaux de grais de 4 p. jusque sur le dit port, et pour le château, 650 toises de conduite à faire dont la plus grande partie se peut faire en thuyaux de grais (9,750 livres).

« De la dite fontaine allant au bout du port, du costé de l'ancien moulin à poudre, il y a une fontaine qu'on nomme Ténibron (4 p. d'eau), où il y a une conduite qui va à l'hôpital. Elle pourroit donner plus de moitié autant d'eau si la conduite estoit bien posée, attendu qu'il en sort la moitié en superficie par la porte du regard, et le surplus du dit hospital pourroit aller sur le quay de la nouvelle corderie. Il faudroit faire un regard au-dessus de l'hospital, etc. ».

L'état mentionne encore :

« 1° Trois petites sources situées sur le bord de la mer, vis-à-vis les cales de construction ;

« 2° Au-dessus du Moulin-à-Poudre, du costé de la ville, une fort belle fontaine nommée la Fontaine au Lait (Poullic al Léas), pouvant aussi aller à la corderie ;

« 3° Deux sources aux environs de Quérennic et la Jument blanche ;

« 4° Le Carpon, au-dessus de Pontaniou ;

« 5° Les fontaines de Prat Lédant et de Trémillot, au-dessus de la porte de Recouvrance ;

« 6° A la rade, sortant du port, à main droite, allant au Portzic, vers la batterie de Léon, nommée fort de Chaulnes, une source où il paroist 7 à 8 p. d'eau, qui n'est pas à 100 thoises du bord de la mer ;

« 7° A la première gorge ensuite, une source où il paroist pareille quantité d'eau ;

« 8° Dans une autre gorge, il paroist 8 à 10 p. d'eau ;

« 9° Dans une autre gorge, plusieurs sources pouvant donner 20 p. d'eau ;

« 10° Dans un endroit nommé le port Bergide ou Béchet, des sources pouvant donner 25 p. ;

« 11° Au port Houarné, des sources pouvant donner 30 p. d'eau ;

« 12° Au Portzic, proche la chapelle de Sainte-Anne, des sources de 25 à 30 p. ;

« 13° Au fret, à gauche du port, la fontaine de Tenanerot, de 8 à 10 p. (1) »

Le mois suivant, Seignelay annonça que M. Jongleur allait revenir à Brest, et qu'il s'occuperait d'exécuter une partie des travaux indiqués dans son mémoire, travaux qui devaient, suivant M. Desclouzeaux, entraîner une dépense de 10,000 écus, qu'il proposait de payer à M. Jongleur au moyen d'une rente annuelle de 1,500 livres, prélevée sur les deniers d'octroi. Cette proposition ne fut pas goûtée de Seignelay qui, pour le moment, ne voulait qu'une simple aiguade affectée au service des vaisseaux. M. Jongleur ne revint pas et envoya à sa place, au mois de juin, un de ses employés, lequel fit exécuter les travaux nécessaires pour amener sur le bord de la mer les eaux du vallon de Houarné, de celui de Sainte-Brigitte et du fort de Chaulnes. M. Desclouzeaux voulait qu'on travaillât aussi à la conduite des eaux de Tremillau; mais les travaux exécutés ayant absorbé un peu plus de 17,000

(1) La plupart des sources que désigne M. Jongleur sont faciles à reconnaître ; quelques autres, au contraire, ont complètement changé de nom et ne pourraient être identifiées avec celles aujourd'hui connues que par l'ordre de succession dans lequel il en parle. Ce qui est incompréhensible, c'est le débit qu'il attribue aux sources isolées dont la réunion devait, plus tard, constituer les *Quatre-Pompes*. Ce débit, d'après les extraits ci-dessus cités de son mémoire, serait considérable : or, en réalité, quoique la vallée, formant entonnoir, amène certainement à l'aiguade de la marine la totalité des sources qui surgissent dans toute sa longueur, on ne récolte pas un *produit moyen* de plus de 11 à 12 pouces. (*Note de M. Verrier, ingénieur des ponts et chaussées.*)

livres, Seignelay ne voulut pas ordonnancer de nouveaux crédits, et l'on dut s'en tenir aux trois fontaines que M. Desclouzeaux avait fait établir sur divers points de la rade, et du nombre desquelles était celle qui, par suite de travaux ultérieurs, a pris le nom d'aiguade des *quatre fontaines* ou des *quatre pompes*. Ce ne fut que trois ans plus tard que s'exécuta la conduite des eaux de Trémillau. Les travaux exécutés vers la même époque dans l'arsenal furent peu importants ; ils se bornèrent à la construction, commencée en 1692 et terminée en 1705 seulement, de quelques appentis ou hangars sur le terrain qu'occupent aujourd'hui les ateliers et magasins du calfatage, de la peinture, de la sculpture, la salle des modèles, les forges et le chauffoir des hunes.

L'activité des armements ne s'était pas ralentie pendant ce temps. En 1691, on arma 69 vaisseaux qui appareillèrent le 25 juin et rentrèrent au mois d'août, après une croisière de cinquante jours où Tourville avait déployé de grands talents nautiques. Le 12 mai 1692, il sortit avec 37 vaisseaux et 7 brûlots, sans avoir pu être rallié par les 15 vaisseaux que le comte d'Estrées lui amenait de Toulon. Assaillis par une tempête qui obligea l'*Assuré* et le *Bon* à faire côte à Ceuta, ces vaisseaux n'arrivèrent à Brest que le 30 mai, et ne purent opérer leur jonction avec l'armée de Tourville, jonction qui eût, sans aucun doute, modifié l'issue de la bataille de la Hougue. D'Estrées retourna alors dans la Méditerranée, où Tourville alla lui-même croiser, en 1693, avec 71 vaisseaux, 3 brûlots et 20 bâtiments de charge qui appareillèrent de Brest le 26 mai. Sa croisière fut funeste au commerce anglo-hollandais dont plus de 80 bâtiments, portant une cargaison évaluée 36 millions, furent brûlés dans la

baie de Lagos. Après avoir, le 29 juillet suivant, brûlé 2 vaisseaux et 3 corsaires anglais, l'armée rallia divers ports. 40 vaisseaux et 4 bâtiments légers rentrèrent à Brest.

Le seul armement important effectué à Brest en 1694 fut celui de l'escadre de 7 vaisseaux qui, partie le 7 mai, sous les ordres de Châteaurenault, joignit à Toulon, le 12 juin, celle de Tourville, et l'aida à faire dans la Méditerranée une diversion favorable à l'armée du maréchal de Noailles. Brest eut assez à faire de s'occuper exclusivement de sa propre défense. A son retour de l'armée de Flandre, en 1693, Guillaume III avait résolu de tirer vengeance des dommages que Tourville venait de faire éprouver à l'Angleterre et à la Hollande. L'exécution de ses projets, remise au printemps suivant, sembla favorisée par la résolution que prit alors Louis XIV, de concentrer ses forces maritimes dans la Méditerranée, afin qu'avec leur secours le maréchal de Noailles pût prendre Barcelone, soumettre la Catalogne tout entière et obliger l'Espagne à demander la paix. Parti de Brest, le 24 avril, avec 53 vaisseaux, Tourville franchit, le 4 mai suivant, le détroit de Gibraltar. Dégarni des marins et des soldats nécessaires à sa défense, Brest parut au roi Guillaume une conquête facile, soit qu'on l'attaquât directement, soit plutôt qu'une descente opérée sur les côtes permît d'y établir des forts qui, en bloquant la rade, rendraient impossible la sortie et la rentrée des vaisseaux. L'amiral Edward Russel se serait alors porté dans la Méditerranée avec la plus grande partie des forces combinées d'Angleterre et de Hollande pour y tenir tête à Tourville, pendant qu'une escadre anglaise croiserait dans la Manche, sous les ordres de lord Berkley, après avoir ou attaqué Brest, ou fait occuper,

par un corps d'armée suffisant, quelque point du littoral. Le but principal des Anglais était toutefois de s'emparer de la côte sud de la rade, ou côte de Cornouaille, et des batteries élevées le long de cette partie du goulet, afin que leurs vaisseaux pussent entrer dans la rade et en sortir sans obstacle, la batterie de Léon étant hors de portée. Ainsi établis dans la presqu'île, ils auraient réalisé le projet qu'ils avaient formé depuis un siècle, alors qu'auxiliaires d'Henri IV ils avaient aidé le maréchal d'Aumont à chasser les Espagnols du fort qu'ils avaient construit à l'extrémité de la presqu'île. Ils l'auraient facilement défendue avec 2,000 hommes contre 30,000, et s'y seraient maintenus tant qu'ils l'auraient voulu, surtout si un renfort de 3,000 hommes qui devait les suivre prochainement avec de grands approvisionnements, les avait aidés à consolider leur conquête.

En conséquence, le 1er juin 1694, l'amiral Russel appareilla de Sainte-Hélène, à la tête de 52 vaisseaux de ligne anglais et de 40 hollandais, escortant des galiotes à bombes et 80 bâtiments de transport. Cette flotte portait dix bataillons d'infanterie et quelques détachements de cavalerie destinés à effectuer une descente. Dans un conseil tenu, le 31 mai, à bord du *Britannia*, il avait été résolu que l'armée, parvenue à un point déterminé, se séparerait en deux parties, dont l'une, sous les ordres de Russel, continuerait sa route vers Barcelone, et l'autre, commandée par Berkley, se dirigerait immédiatement vers Camaret, où elle débarquerait les troupes du lieutenant-général Talmash.

Les apprêts faits à Portsmouth n'avaient pu rester secrets. Mais on était réduit, même en Angleterre, à de simples conjectures sur la destination de l'arme-

ment. Les uns parlaient de l'île de Ré, les autres de la Rochelle, d'Oléron, de Rochefort, etc. Si quelques-uns prononçaient le nom de Brest, ce n'était que comme un simple pressentiment, car le secret avait été mieux gardé qu'on ne le faisait généralement à Londres où les Jacobites avaient des partisans jusques dans le conseil du Roi (1). Russel lui-même, au moment où il se préparait à mettre à la voile, avait assuré à ses amis Jacobites qu'il ne savait rien, et sa discrétion avait résisté à l'habileté de Malborough.

Tout présageait donc à l'Angleterre un succès infaillible, et elle l'aurait obtenu, si, contrariée par les vents, son armée navale n'avait été forcée de retarder son départ d'un mois, que le gouvernement français put employer à improviser sa défense, grâce aux avis que la cour de Saint-Germain reçut de Malborough, mieux informé qu'on n'aurait pu le croire. En agissant ainsi, Malborough, alors disgrâcié, n'était mu par aucun sentiment de dévouement personnel à la cause de Jacques II, mais par l'arrière-pensée machiavélique de susciter des embarras au cabinet de Saint-James, et de se rendre nécessaire dans le cas surtout où Talmash ne réussirait pas. (*MACAULAY, History of England*, chap. XX, t. VII, p. 319-320). C'est à cette trahison, révélée par sa lettre à Jacques II, trouvée à Rome dans la collection dite *Papiers des Stuarts*, qu'est dû l'avortement de la tentative des Anglais. Nul doute,

(1) L'Hermitage. Mai $\frac{13}{25}$. Après avoir mentionné les différents bruits qui circulaient au sujet de l'armement : « De tous les divers projets qu'on imagine, aucun n'est venu à la connaissance du public. » Ceci est important, car on a souvent dit, pour excuser Malborough, qu'il communiqua à la cour de Saint-Germain seulement ce qui se disait dans les cafés et qu'on aurait pu savoir sans lui. (*Note de M. Macaulay.*)

en effet, que sans elle Brest, attaqué au mois de mai, n'eût pu résister au formidable armement dirigé contre lui. Cet armement inspira des craintes sérieuses et fondées au cabinet de Versailles. Un seul homme lui parut capable de conjurer le péril. C'était Vauban. Le Roi lui écrivit, le 1er mars 1694, qu'informé des desseins du prince d'Orange (Guillaume III) sur Brest, il l'avait choisi pour commander dans cette place, où il y avait, disait-il, 1,500 hommes de la marine, et où Sa Majesté faisait marcher six des bataillons destinés à la défense des côtes, un régiment de cavalerie et un autre de dragons. Il mettait sous ses ordres deux maréchaux de camp. « Je désire, ajoutait le Roi, qu'après que vous aurez achevé la visite des côtes que vous avez entreprise, au lieu de vous rendre auprès de moi, vous alliez au dit Brest pour que vous ayez le temps de bien examiner la place et les lieux où les ennemis pourroient mettre pied à terre, et d'où ils pourroient la bombarder, afin que vous preniez les précautions nécessaires pour les empêcher de réussir dans les desseins qu'ils pourroient avoir. L'emploi que je vous donne est un des plus considérables par rapport au bien de mon service et de mon royaume; c'est pourquoi je ne doute pas que vous ne voyiez avec plaisir que je vous y destine, et ne m'y donniez des marques de votre zèle et de votre capacité, comme vous avez fait en toute rencontre. »

Lorsque cette lettre parvint à Vauban, il travaillait à Saint-Malo à compléter le projet qu'il avait conçu cinq ans auparavant pour fortifier cette place et les îles ou îlots nombreux répandus dans sa rade. « Il appela auprès de lui, dit M. le colonel Augoyat (*Spectateur militaire*, 2e srie, t. XXI, p. 473), le directeur des fortifications de Brest et les deux ingénieurs de la place,

Mollart et Traverse, qui apportèrent avec eux les tableaux de l'armement existant à la date du 23 avril. A cette date, il y avait dans les batteries, tant de la rade que du goulet et des environs, 265 pièces de tout calibre et 17 mortiers. Vauban arrêta la construction de nouvelles batteries qui devaient porter l'armement de 468 canons et 36 mortiers ; il en dressa le droit estimatif, ainsi que celui d'un fort pour 500 hommes à la gorge de la presqu'île de Quélern. Le fort bastionné, qui devait être revêtu plus tard, devait en ce moment être en terre battue et fascinée, à parement plaqué et gazonné, et du surplus fraisé sur la berme et palissadé dans le fond du fossé et sur son chemin couvert. Il rendit compte au directeur général, dans une lettre datée du 9 mai, de toutes les dispositions qu'il avait prises, des motifs qu'il avait eus pour les prendre, eu égard aux projets qu'on devait supposer à l'ennemi. »

Deux nouvelles lettres pressantes du Roi, envoyées par des courriers extraordinaires, informèrent Vauban qu'à la date du 10 mai une partie de la flotte ennemie était déjà rassemblée à l'île de Wight, et que sa destination était bien Brest. La première de ces lettres lui prescrivait de s'y rendre sans achever sa visite des côtes de Normandie ; la seconde, datée du 18 mai, étendait ses pouvoirs, lui donnait le commandement des évêchés de Dol, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Tréguier, Cornouaille et Léon, l'autorisait à assembler l'arrière-ban de la noblesse, en un mot à faire tout ce qu'il jugerait utile au bien du service. Un *post-scriptum* contenait ces mots qui prouvent que Louis XIV était bien informé de tout ce qui se passait en Angleterre : « Je hasarde beaucoup en vous donnant cet advis ; c'est pourquoi je vous demande un très grand

secret. Comptez qu'il n'y a rien de si sûr que je vous mande, et prenez vos mesures là-dessus. »

Vauban arriva le 23 mai à Brest, où un logement lui avait été préparé aux frais de la ville, à raison de 100 livres par mois. A peine descendu de voiture, il détacha deux compagnies de soldats de marine au Conquet, qu'il se proposait de faire garder par deux bataillons. Il employa le reste de la journée à prendre connaissance des dispositions déjà adoptées par MM. Desclouzeaux, Intendant de la marine, et de Bouridal, Intendant des fortifications de Bretagne, pour l'armement des batteries depuis la pointe du Portzic jusqu'aux Blancs-Sablons, et sur la côte de Cornouaille. Les fortifications de la ville furent nécessairement l'objet de son attention toute spéciale. Les deux côtés de l'enceinte étaient à peu près terminés ; les chemins couverts de la place étaient organisés depuis l'année précédente, et l'on avait achevé les demi-lunes 43 (aujourd'hui 40), de Saint-Sébastien (23), de la Porte (26), et de Kerambecam (28) ; mais, sauf la batterie royale et une autre petite batterie de cinq canons, à l'extrémité des retranchements du fort de Chaulnes, celles qu'avait projetées Vauban en 1683 et 1689, ou n'étaient pas terminées, ou étaient dans la situation la plus déplorable.

On conçoit facilement dès-lors les vives inquiétudes que lui inspirait l'attaque prochaine des Anglais. Cette attaque était si imminente, et si faibles étaient les moyens de la repousser que, dans un conseil tenu chez Vauban, le 28 mai, conseil auquel assistèrent MM. de Bouridal, le Commandant et l'Intendant de la marine, ainsi que les Chefs d'escadre présents au port, on agita la question de savoir si, en cas de bombardement, il serait plus convenable de couler les vaisseaux que de

les laisser à flot. Après avoir pesé les avantages et les inconvénients de l'une et de l'autre mesure, on avait décidé que les vaisseaux seraient conduits le plus avant qu'on pourrait dans le fond du port, sauf à ne les couler qu'à la dernière extrémité. L'appréhension était bien grande, puisque, sans attendre la réponse du Roi à la lettre par laquelle Vauban lui avait demandé si l'emploi de ces mesures ne lui ferait pas trop de peine, on avait, avant le 7 juin, fait avancer les gros vaisseaux jusqu'à 150 toises de la corderie neuve, et l'on avait résolu de mettre dans chacun d'eux 8 à 9 pieds d'eau. « Nous n'y ferons que cela, disait Vauban, parce que l'on prétend que si on les couloit à fond, ils s'en sentiroient toute leur vie, sans que cela leur servît beaucoup à cause de leur élévation. »

Pendant qu'on s'ingéniait ainsi à atténuer, quant aux vaisseaux, les effets d'un bombardement considéré comme probable, Vauban se multipliait et faisait face à toutes les exigences de la situation. L'enceinte de la ville, du côté de la mer, n'était protégée que par un nombre de canons insuffisant; les plates-formes étaient à refaire; les affûts étaient hors de service; les batteries, en barbe si découverte qu'on y était vu jusqu'aux genoux, exigeaient des épaulements qu'il fallut établir au moyen de barriques et de gabions remplis de terre. Ces travaux, tout urgents qu'ils étaient, marchaient lentement, ainsi que ceux du port, par suite de l'absence de cinq à six cents matelots ou canonniers, les meilleurs du pays, embarqués sur les 7 vaisseaux de M. de Châteaurenault, partis le 7 mai. Ce vide laissait les batteries sans canonniers, et les détachements d'infanterie qui remplaçaient les matelots dans le service du port ne les suppléaient que très imparfaitement, inhabiles qu'ils étaient à ce service.

Ajoutons qu'il y avait disette d'officiers, et que si Vauban ne s'était pas décidé à retenir les bombardiers destinés au Port-Louis, il ne lui en serait resté qu'un seul pour plus de 30 mortiers.

C'est une belle page à ajouter à la vie de Vauban que le récit de ce que ce grand homme fit exécuter en peu de jours, en vue du salut de Brest. Rien, en effet, n'échappa à sa sagacité et à sa prévoyance. Sans négliger les plus minces détails d'administration, il s'attacha à mettre en état de défense la baie de Camaret et celle de Bertheaume, ainsi que les deux côtés du goulet où furent établies des batteries desservies par 13 à 1400 canonniers exercés. Deux chefs d'escadre, d'une capacité et d'une valeur éprouvées, MM. de Langeron et d'Infreville, furent chargés de les diriger, le premier du côté de Camaret, le second du côté de Bertheaume, avec ordre à ce dernier de se renfermer dans la batterie de Léon ou du Mingant, et de ne l'évacuer, quoi qu'il pût arriver, que sur un ordre exprès de Vauban. Afin de prévenir cette fâcheuse extrémité, il avait ajouté aux 240 canonniers qui se trouvaient dans ces batteries, à son arrivée, une compagnie de la marine et 15 gardes, à défaut d'officiers. Il avait, en outre, prescrit à M. d'Infreville de prendre, parmi les paysans de la paroisse la plus voisine, cent hommes exercés au tir du canon, ce qui portait à près de 500 le nombre des hommes affectés au service de 58 pièces.

En même temps qu'il ajoutait 16 canons de 24 aux 8 pièces de 60 et aux 5 de 36 qui garnissaient déjà la grande batterie de Cornouaille dont il signalait le malencontreux inachèvement, dû à la disette de fonds, il fortifiait tant bien que mal tous les autres points des deux côtes qui, dans ses incessantes excursions à

Camaret, à Douarnenez, au Conquet, à Porsal, à L'Aber-Wrach, lui semblaient propres à favoriser un débarquement de l'ennemi, et, bien que pressé par le temps, il protégeait l'île de Cézon au moyen d'une batterie de 8 à 9 pièces de canon « et d'une meschante tour de boue et de crachat » placée sur le haut d'un rocher.

Le bombardement de la ville et du port entrait, nous l'avons vu, dans les prévisions de leurs défenseurs. Aussi avaient-ils redoublé d'activité, et Vauban annonçait-il, le 31 mai, que, dans quelques jours, il serait parvenu à border le front de la ville et du château faisant face à la mer, sur 900 toises de longueur, de 80 pièces de gros calibre et de 18 mortiers placés deux par deux à une distance à peu près égale les uns des autres. Mais ces bouches à feu, en admettant qu'elles eussent toutes été établies,— et nous doutons fort qu'il en ait été ainsi, — auraient bien pu ne pas rendre tous les services qu'elles semblaient promettre, car on n'avait pas pour plus de dix jours de poudre, et encore à la condition de la ménager. D'un autre côté, la nécessité d'expédier sur les côtes les troupes régulières avait contraint les bourgeois de se charger de la défense de la ville. « Ils sont fort bien armez, écrivait Vauban à la suite de la revue qu'il avait passée le 6 juin, et il s'y en trouvera toujours 12 à 1300 d'assez bon service, outre les charpentiers et qalfats destinés à l'extinction du feu dans la ville et le port qui en font une partie considérable dont j'ai fait un destachement pour en cas de bombes sauver ce que l'on pourra des maisons et des vaisseaux. » Néanmoins, l'opinion générale, que Vauban lui-même avait partagée dans le conseil de guerre du 28 mai, était que, si l'ennemi, au lieu de faire une descente sur un point quelconque de la

côte, franchissait le goulet et venait directement bombarder la ville et le port, on ne pourrait l'en empêcher, quelque mal qu'on lui fît d'ailleurs éprouver.

Toutefois, si Vauban ne pouvait entièrement se soustraire à cette appréhension, trop bien justifiée par l'insuffisance des moyens de défense, il semblerait qu'une secrète intuition lui eût fait deviner que des points autres que la ville et le port seraient d'abord attaqués par les Anglais. C'est, du moins, ce qu'on doit inférer de la sollicitude toute particulière qu'il mettait à fortifier Camaret, où, vers le 15 juin, il allait encore s'assurer par lui-même du degré d'avancement des travaux, asseoir un camp, et combiner l'action de la batterie qu'on y avait établie avec celle de la batterie de Léon, de façon à rendre désastreuse une descente à Camaret, et périlleuse l'entrée du goulet ainsi que sa sortie. Il comptait beaucoup pour obtenir ce résultat, sur le concours des milices gardes-côtes.

« J'ordonneray incessamment aux paroisses des environs de la rade, disait-il, d'en border les eschouages et de les retrancher du moins mal qu'il se pourra, et par les suites j'y ferai mettre du canon et quelques mortiers afin de leur retrancher (aux Anglais) toute communication à terre et ne leur laisser que le moins que faire se pourra de lieu seur pour le mouillage. » Mais le temps marchait à grands pas, et sans la marine, il eût été aux abois.

« Elle nous est, ajoutait-il, une ressource universelle qui nous est d'un secours sans lequel nous ne pourrions être que dans un état de souffrance achevé, car il n'y a guères plus dans la place que ce que la marine nous fournit. Jusques ici je n'y ai trouvé que gens de bonne volonté; le corps des soldats me paroist très bien, et j'en ay bonne opinion. Les officiers de la

marine qui ne sont pas les leurs naturels les estiment et en parlent bien, et ce témoignage-là vaut beaucoup. »

Malgré tout, l'illustre défenseur de Brest n'était pas dans une sécurité complète, et elle ne serait devenue telle que si l'ennemi lui avait laissé le temps d'organiser la défense comme il l'entendait. Ses craintes n'étaient pas aussi grandes, sans doute, qu'à son arrivée; mais il conservait encore une partie de celles que reflétait sa lettre du 31 mai, ainsi conçue :

« Je suis après à faire armer une vingtaine de chaloupes sur lesquelles nous comptons de mettre des coursiers de 4 livres de balles. On me fait espérer deux gallères, on dit même quatre. S'il se pouvoit que cela fût vrai, de jour nous obligerions les ennemis par le grand feu du canon et des bombes à tirer de fort loin, et de nuit, on leur chicanneroit fort l'approche par le moyen des gallères et chaloupes armées auquel cas les bombes ne pourroient entrer fort avant dans la ville. Si je suis assez heureux pour que toutes les troupes que j'attends puissent arriver et remplir les postes qui leur sont marquez, avant que l'ennemy se présente, il est seur que quoique nous ayons trente lieues de costes à garder avec de très meschantes troupes, ils ne mettront point à terre sans tirer l'espée. Je n'ose me flatter de pouvoir empescher la descente, parce que nous sommes trop dissipez et trop peu préparez, mais on leur fera du mal. Pour cela, il faut que les troupes soient arrivées, et les premières ne le doivent être que le 5 du mois prochain, et les dernières le 20 ou le 22. Voilà un temps extrêmement long pendant quoy je ne peux répondre de rien. Car les milices du pays sont foibles, estant embarquées sur la flotte, et puis ce sont paysans sans discipline, desquels il n'y a

pas beaucoup à espérer.... Il est à présumer que si l'ennemy entreprend sur Brest, il fera une grosse descente en quelque part avec un corps considérable pour prendre les revers de l'un des costés du goullet, et par conséquent toutes nos batteries. De cette façon, l'entrée deviendra bien moins dangereuse, mais elle ne laissera pas de l'estre beaucoup encore, attendu que quelque chose qui puisse arriver, il y a ordre à celui des deux costés qui ne sera pas attaqué, de ne point quitter, quoi qu'il arrive, quand même l'ennemy bombarderoit la place ; mais, s'il estoit assez fort pour entreprendre le siége, alors je retirerois toutes les troupes sous la place où j'ay de quoy faire un camp seur, capable de 10,000 hommes, qui en couvre les plus grands deffauts d'où, sans l'incommoder, j'en puis deffendre les dehors par les troupes du camp, tandis qu'avec les bourgeois et les troupes de la marine, on en garderoit le corps et les vaisseaux.

« Si les ennemis ne veullent que bombarder la ville et le port par la mer, et que pour cela ils passent le goullet sans se rendre maistres de l'un de ses costés par une descente, MM. de la marine prétendent qu'on ne sauroit les en empescher, bien qu'ils ne le puissent faire sans beaucoup souffrir, et je suis de leur advis, parce qu'il s'en faut beaucoup que nos batteries soient de la grandeur et de l'estendue qu'il seroit à désirer pour leur rendre ce passage effroyable, etc., etc. »

L'évènement prouva que Vauban avait été bien inspiré en s'attachant à fortifier, le mieux qu'il put, les deux côtés du goulet, le côté sud particulièrement. En effet, parvenue à la hauteur d'Ouessant, la flotte anglaise se divisa, comme il était convenu, et lord Berkley, prenant avec lui 36 vaissaux de guerre anglais et hollandais, 12 galiotes à bombes et 80 petits

bâtiments portant environ 8,000 hommes de débarquement, vint mouiller, le 17 juin, entre la baie de Bertheaume et celle de Camaret, sous le feu de quatre batteries françaises. Un jeune homme d'un bouillant courage, le marquis de Carmarthen, depuis lord Leeds, contre-amiral de l'escadre bleue, monté sur le vaisseau le *Peregrin*, qui lui appartenait, se détacha immédiatement avec un autre vaisseau de 60 canons et des chaloupes qui devaient ou couvrir ses troupes, si un débarquement immédiat était possible, ou, comme cela eut lieu, se borner ce jour-là à observer la situation des lieux et les positions des Français.

Pendant ce temps, Vauban et M. de Pannetié, commandant de la marine, visitaient à cheval la côte de Léon, pour en inspecter les batteries, et la nouvelle de l'arrivée de l'ennemi leur était transmise par M. l'Intendant Desclouzeaux qui, dans la soirée, venait de sa personne, dans une chaloupe, observer leurs mouvements, et de retour à son hôtel, expédiait au ministre un courrier porteur d'une dépêche, où il disait : « C'est un grand malheur de ce que les gallères ne soient point arrivées ; l'on ne peut, par cette raison, rien entreprendre contre les ennemis, quelque bonne volonté que l'on ait. »

Rentré à Brest fort tard, Vauban, de son côté, écrivit par *duplicata*, au Roi et au ministre de la guerre Barbezieux, la lettre suivante :

« Brest, 17 juin, 11 heures du soir.

« J'arrivai hier au soir de visiter la côte de Camaret et sa suite jusques vers la baie de Douarnenez. J'ordonnai le retranchement de plusieurs anses où l'on peut faire descente pour prendre la presqu'île de Roscanvel par les derrières, et tous nos retranchements de Camaret. J'y marquai à même temps le camp des régiments

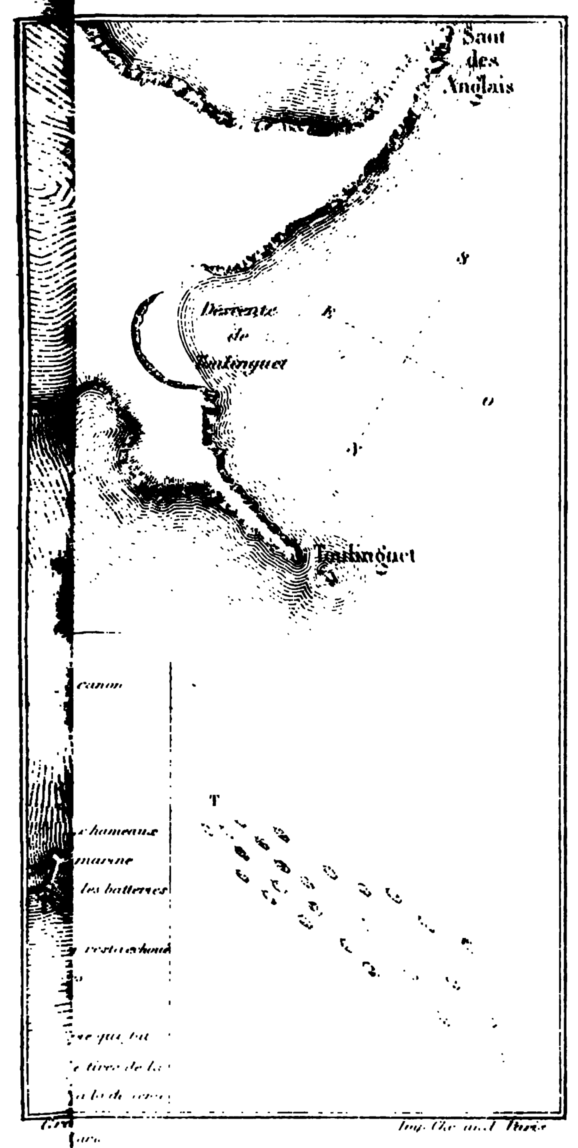
de la Roche-Courbon et de la Boëssière qui n'étoient pas encore arrivés, les quartiers de MM. de Cervon et de la Vaisse et les postes des milices du pays. Tout cela se devoit exécuter incessamment et n'attendoit que l'arrivée des troupes, et cinq ou six jours de travail auroient mis cette partie de la coste en bon estat et d'une défense aysée.

« J'en revins satisfait et content, après y avoir donné tous les ordres nécessaires, quand, sur les dix heures du soir, on entendit des signaux d'Ouessant qui marquoient la vue d'une grande flotte. Ce matin, au jour, les signaux se sont confirmés, et un bastiment d'advis envoyé par celui qui commande à Ouessant, nous a appris qu'on avoit descouvert 30 ou 35 navires de guerre, et plus de 80 autres bastiments de charge de toute espèce, ce qui s'est confirmé derechef sur les quatre à cinq heures du soir qu'ils sont venus mouiller entre Camaret et Bertheaume, à la portée de la bombe de ces deux postes d'où on leur en a tiré 8 ou 10 qui ont presque toutes crevé en l'air. Je les ai tous vus des batteries de Cornouaille et de Léon où j'étois allé donner quelques ordres; on pouvoit les compter et très bien distinguer. Ils ont trois pavillons au grand mast et deux au mast d'avant, ce qui me persuade que c'est une armée composée d'Anglois et de Hollandois. Le vent leur est contraire; s'il change, je ne doubte pas de les avoir demain à la descente ou dans la rade, peut-être tous les deux. Nos gallères ne sont point venues, ce qui nous fait un grand tort. Je leur ai mandé ce soir de faire tous leurs efforts pour entrer, en rangeant la coste de près, à la faveur de nos batteries de terre. Je ne scay point ce qu'elles feront; mais je scay bien que je feray de mon mieux pour que Vostre Majesté soit contente de moy. Si les gallères

fussent venues, les troupes arrivées à temps, et nos retranchements achevés, nous estions bien. Dieu, qui a toujours assisté Vostre Majesté, ne l'abandonnera pas sans doubte en cette occasion. Nos affaires sont assez bien disposées au dedans de la ville. » (*Volume* 1256 *du Dépôt de la guerre.*)

Le lendemain, à la pointe du jour, un conseil s'assembla à bord du *Britannia*. Carmarthen ayant objecté que les forces qui lui avaient été confiées la veille étaient insuffisantes, il fut résolu qu'elles seraient augmentées de 3 frégates anglaises et de 3 hollandaises. Il s'apprêta immédiatement à diriger contre un fort et deux batteries à l'ouest de la baie une attaque à la faveur de laquelle les troupes anglaises débarqueraient dans une anse sablonneuse d'un quart de lieue de longueur. Mais un brouillard épais, qui ne se dissipa que vers dix heures du matin, l'obligea à différer son entreprise, ce qui fut fort heureux, car un corps de cavalerie commandé par M. de Cervon et une partie des milices n'arrivèrent de Châteaulin qu'à neuf heures. Ce ne fut guère qu'à onze heures que Carmarthen put s'avancer dans la baie de Camaret. Le vaisseau le *Monk*, qu'il montait ce jour-là, eut à peine doublé la pointe est, qu'un des forts fit sur lui un feu terrible, et quand les autres vaisseaux eurent pris leurs postes respectifs, ils furent déconcertés d'essuyer le feu de trois batteries dont ils ne soupçonnaient pas l'existence. L'un d'eux, le *Richmond*, s'étant écarté du poste qui lui était assigné, Carmarthen vint l'y replacer, non sans danger pour lui-même, car le *Monk* reçut un boulet qui traversa sa dunette, deux de ses ponts, et sortit à sa flottaison, près d'un des sabords de retraite, après avoir tué trois matelots, dont deux aux côtés du commandant. Les Anglais ayant jeté l'ancre ripos-

N 1694.



Saut
des
Anglais
Descente
de
Toulinguet
Toulinguet
canon
chameaux
marine
les batteries



tèrent avec vigueur au feu de la côte et commencèrent le débarquement. Mais ils eurent bientôt éprouvé des pertes assez sérieuses pour que, dans le conseil tenu pendant ce temps-là à bord du vaisseau-amiral, l'avis de la retraite fût émis, et le lieutenant-général Talmash détourné de s'exposer, lui et ses troupes, à une entreprise jugée trop périlleuse. Mais Talmash, persuadé que le dessein des Anglais n'était pas connu du cabinet de Versailles, et que les Français n'étaient pas prêts à repousser l'attaque, rejeta un conseil qui lui parut dicté par la pusillanimité. Ne voulant voir, dans les soldats disséminés sur la côte que des paysans rassemblés à la hâte, — il avait un peu raison sur ce point, — et dont il aurait bon marché, — il s'abusait étrangement à cet égard, — il n'en pressa que plus vivement le débarquement qui s'effectua dans une centaine de chaloupes. A midi, il se dirigea vers la plage; mais accueilli dans le trajet par le feu de nos batteries et de nos retranchements que défendaient huit compagnies franches de la marine et les milices aux ordres de M. le marquis de Langeron, il avait déjà perdu beaucoup de monde lorsqu'il atteignit l'anse de Trémel. Ceux des Anglais qui avaient réussi à débarquer se disposèrent à se former en bataille. MM. Benoise et de La Cousse, capitaines des compagnies franches de la marine, ne leur en laissèrent pas le temps. Sortant d'un fort à la tête de 100 hommes, ils les chargèrent brusquement, les culbutèrent, en tuèrent un grand nombre, et rejetèrent les autres vers leurs chaloupes dont sept seulement étaient assez près du rivage pour qu'ils pussent les atteindre. Ils s'y précipitèrent en si grande quantité que, la mer baissant alors, elles s'échouèrent. Informés de l'état des choses par les signaux de la côte, MM. le comte de Cervon,

maréchal de camp, de la Vaisse, brigadier d'infanterie, et du Plessis, brigadier du régiment de cavalerie qui portait son nom, accoururent avec un escadron de ce régiment, et s'avançant sur la grève, firent un feu meurtrier sur les troupes entassées dans les chaloupes. Ceux qui purent prendre terre furent bientôt réduits à demander quartier ; quant à ceux qui n'avaient pas encore pu débarquer, redoutant le même sort, ils s'éloignèrent pendant que le feu de leurs vaisseaux, bien qu'inférieur à celui des forts, leur assurait une protection dont il fallait se hâter de profiter.

Les chaloupes de débarquement n'avaient pas seules échoué. Il en était de même d'un navire hollandais qui s'était trop approché de terre. C'était le *Tecsep*, de 30 canons; il avait 12 pieds d'eau dans la cale et avait perdu non-seulement tout son équipage, à l'exception de huit hommes, mais encore une demi-compagnie anglaise embarquée à son bord, et dont il ne s'échappa qu'un enseigne, un tambour et un soldat. Une galiote chargée de 500 soldats et un bateau plat, qui en portait aussi, furent coulés par les bombes. Le *Monk*, dégréé de ses vergues et de ses voiles, dut être remorqué, et les autres vaisseaux, qui avaient aussi éprouvé de graves avaries, ne purent qu'à grand'peine rallier l'amiral Berkley.

Les pertes de l'ennemi furent considérables. En comparant les relations opposées, on peut les évaluer ainsi : du côté des Anglais, 800 hommes de débarquement tués ou blessés, 400 hommes tués sur les vaisseaux, et 466 prisonniers, dont 16 officiers (1).

(1) Nous puisons ces chiffres dans deux lettres de M. Desclouzeaux des 19 et 21 juin, et dans un état officiel du nombre des prisonniers, dressé, le 20, par M. de Nointel, intendant de la pro-

Les Français, d'après les rapports dressés le jour même par MM. de Langeron et de Saint-Pierre, n'auraient compté qu'environ 45 blessés, dont 3 officiers, au nombre desquels était l'ingénieur Traverse, qui eut un bras emporté.

Le nom de *Maro ar Saozon* (*Mort aux Anglais*), donné par les paysans bretons à la batterie du fond de la baie de Camaret, qui avait causé les plus grandes pertes aux ennemis, a perpétué le souvenir de leur défaite.

vince. Ils diffèrent un peu de ceux donnés par M. de Quincy (*Histoire militaire du règne de Louis-le-Grand,* t. III, p. 79), lequel porte à près de 400 le nombre des hommes laissés sur la place, et à 588 celui des prisonniers, dont 40 officiers, *indépendamment d'un grand nombre de soldats tués*. Ces derniers chiffres sont contestés par la relation circonstanciée de l'attaque de Camaret, insérée dans l'ouvrage intitulé : *Lives of the admirals and other eminent british seamen, etc., by John Campbell, esq.* — London, t. Waller, 1750, 4 vol. in-8°, et dans le recueil ayant pour titre : *A description of the maritime parts of France*, *etc.* — London, Thomas Jefferys, 1761, 2 vol. in-4°, obl., dont un de plans des villes maritimes, de leurs fortifications, etc.; — elle n'avoue qu'une perte de 700 hommes sur les troupes de débarquement, et de 400 tués ou blessés sur les vaisseaux. Il n'y a donc entre nos évaluations et celles de la relation anglaise qu'une différence de 100 hommes au plus, puisqu'elle reconnaît l'exactitude des pertes attribuées aux vaisseaux, et que d'un autre côté on ne saurait contester l'exactitude de l'état de M. de Nointel. La différence, au détriment des Anglais, dut vraisemblablement être plus grande sur ce point, puisque M. Desclouzeaux dit, dans sa lettre du 21 juin : « L'on apprend tous les jours de nouvelles pertes des Anglais ; » mais, au risque de rester au-dessous de la vérité, nous avons préféré nous en tenir aux chiffres que nous avons mentionnés. Du reste, tout en convenant que des divers récits faits par les écrivains français de la journée du 18 juin, le plus véridique est celui de M. de Quincy, la relation anglaise le traite de mensonger, lorsqu'il dit que, dans la nuit, les ennemis brûlèrent un de leurs vaisseaux, et qu'ils en coulèrent un autre le lendemain en passant devant Ouessant. « C'est merveilleux, ajoute-t-elle, que la perte des Français ne se soit élevée qu'à 45 blessés. » Nous sommes un peu de son avis, sur ce point, nous l'avouerons.

L'histoire métallique en a aussi consacré la mémoire dans une médaille à l'effigie du Roi, dont le revers représente, sur le premier plan, Pallas appuyée sur son égide, auprès d'un trophée naval, et, dans le fond, la mer couverte de vaisseaux, avec cette légende : *Custos oræ Armoricæ*, et cet exergue : *Batavis et Anglis ad littus Armoricum cæsis*, 1694.

Quoique grièvement blessé, Talmash, dans un conseil qui se tint le lendemain dans sa chambre, proposa de forcer l'entrée du port et de bombarder la ville ; mais cette proposition, inspirée par l'irritation que lui causait l'échec de la veille, fut repoussée par les autres membres du conseil, et les Anglais, s'éloignant en désordre, se dirigèrent vers la Manche. Assaillis pendant cinq jours consécutifs par des vents violents de S.-S.-E., ils ne purent arriver que vers la fin du mois à Portsmouth, où Talmash succomba à ses blessures, disant, par allusion aux révélations de Malborough, qu'il mourait victime de la trahison. Après avoir réparé leurs avaries, les Anglais allèrent se venger sur Dieppe. Le feu dont ils couvrirent cette ville, pendant les journées des 22 et 23 juillet, brûla ou détruisit complètement 1,852 des 2,725 maisons, presque toutes en bois, dont elle se composait. Les 1,100 bombes qu'ils lancèrent ensuite, du 21 au 31 juillet, dans le Havre, y causèrent de bien moindres dégâts, puisqu'ils ne furent évalués qu'à 300,000 livres. Leur campagne se termina par une tentative de bombardement de Calais que firent avorter les forts de la côte.

Vauban n'était pas sur le théâtre des évènements, lorsqu'ils s'accomplirent, comme le prouve la lettre suivante, adressée à M. de Pontchartrain le jour même de la descente :

« J'espère que ce qui s'est passé aujourd'hui à la descente de Camaret vous fera plaisir. Les ennemis arrivèrent hier bien appareillés en toutes choses, et se présentèrent à l'entrée du goulet, où ils mouillèrent à portée des bombes de Bertheaume et de Camaret. Aujourd'huy, sans plus tarder, ils ont attaqué les retranchements de l'anse de Camaret, sa tour et batterie. La relation que M. de Nointel en a dressée sur les lettres de Langeron et de Saint-Pierre vous apprendra ingénuement comment la chose s'est passée. Je n'y ay eu de part que dans les ordres et la disposition; car du surplus la chose s'est passée à deux lieues de moy. Il me paroist que les ennemis s'y sont bien pris, car ils n'ont pas perdu un moment de temps. Aussitôt venus, aussitôt attaqué par l'endroit où je les ai tousjours craint; en un mot, ils ont très bien pensé, mais pas si bien exécuté.

« J'apprends par les prisonniers qu'ils ont 10,000 hommes d'embarquez pour les descentes et quelques cavaliers et dragons. J'attends nos gallères ceste nuit; si elles arrivent, nous serons bien forts; elles le peuvent faire sans grand risque, en rangeant la terre, elles seront presque tousjours protégées de nos batteries depuis le Conquet jusques ici.

« J'ay chargé M. de Montcault de leur tenir des pilotes prêts. Il me manque encore trois battaillons des six que le Roi me donne pour la garde de ce pays. »

Les galères arrivèrent dans la nuit: « Si elles avoient pu le faire deux jours plus tôt, écrivait Vauban, le 21 juin, l'ennemi n'auroit osé tenter la descente, ou, s'il l'avoit fait, on leur eût fait bien du mal. » Bien qu'une partie dé sa lettre ne se rapporte pas à notre sujet, nous ne pouvons résister au désir de la transcrire. Pour la bien comprendre, il faut savoir que

M. de Pontchartrain, ministre de la marine, voulant que son fils, M. de Phelippeaux, se rendît digne de lui succéder, l'avait envoyé, dans les derniers jours de mai, en Bretagne, avec mission d'inspecter les côtes de Nantes à Brest, et depuis ce port jusqu'à Dunkerque, pour qu'à son retour il rendît compte au Roi de tout ce qu'il aurait vu. La lettre de Vauban nous montre quelle espèce de courtisan était ce grand homme: « M. de Phelippeaux, poursuit-il, arriva ici au bruit du canon; mais quoiqu'il ait fait tous ses efforts, et qu'il se soit pour ainsi dire crevé à force de courir, il n'a pu arriver que le lendemain, si las et si fatigué, qu'il a esté deux jours sans pouvoir remuer ni pieds ni pattes. C'est un mauvais pays que celuy-ci pour courir la poste. Il a très grande envie d'apprendre, conçoit facilement et aime le travail; voilà les préliminaires de ce que j'en ai appris. Hier, nous commençâmes à voir partie du port et de la rade, et les gallères. Demain je le menerai à Camaret, et tous les jours je lui développerai toutes les connaissances que j'ay sur Brest jusqu'à ce qu'il en sache autant que moy. Si l'ennemi nous revient voir, je le menerai partout où j'iray, et je luy donnerai souvent le plaisir d'entendre le bruit des boulets et des balles de mousquet, ayant l'honneur d'estre fort de vostre goût en cela; car, quand on a des enfants, il faut faire tout ce qui peut despendre de nous pour les rendre honnestes gens, et du moins les mettre en estat de ne point parler des choses sur lesquelles ils doivent un jour décider, par de simples oui-dire. Il faut avoir veu, et mesme de près, autrement on est toujours escolier et jamais maistre. Vous serez, Dieu aydant, vous et luy, contents de moy sur la conduite que je tiendray à son esgard, car j'ay grande envie de vous faire ma

cour. ». Ce langage si pittoresque se continue dans la suite de cette lettre, où Vauban s'exprime ainsi : « Nous avons encore eu ceste nuit une sotte allarme arrivée par la faute des signaux qui se sont mépris, ce qui a mis toute la coste en mouvement sur plus de 20 lieues d'estendue. Il n'y a pas jusqu'à nos gallères qui sont courues comme des folles jusqu'au Conquet sans m'en rien dire, ce qui m'a donné du chagrin, rien n'estant plus dangereux que de prendre l'allarme à faux, et pour peu que cela arrivast souvent, on seroit trompé sur les véritables. »

Le succès quelque peu inespéré du 18 juin et la rentrée des ennemis à Portsmouth faisaient croire à M. de Pontchartrain que Brest ne serait pas attaqué de nouveau. Aussi était-il d'avis de désarmer les forts et de ne plus faire de levées. Vauban, qui ne partageait pas sa sécurité, voulait au contraire qu'on se hâtât de terminer les travaux de défense dont l'insuffisance ne ressort que trop de sa lettre du 28 juin, que nous reproduisons en entier, parce que les détails qu'elle renferme, nécessaires à la complète intelligence de ce qui se passa, non-seulement le 18 juin, mais avant et après, fournissent, en les rapprochant de ceux que contiennent les lettres précédentes de Vauban, les moyens d'apprécier le degré de confiance que devaient inspirer aux défenseurs de la ville et du port les ressources dont ils disposaient.

« La plus grande partie des prisonniers sont présentement à Nantes, hors une bonne quantité de blessez que nous avons dans l'hospital. Il est constant que tout l'appareil des ennemis étoit fait pour Brest et de chercher à bombarder et de faire d'autres descentes où ils auroient pu. Beaucoup mesme nous ont dit qu'ils avoient quantité d'armes dans des coffres et qu'ils

espéroient de susciter quelque révolte dans le royaume et donner des armes aux révoltez; mais au fond, les gens que nous avons pris n'en savent pas grand'chose, quoique presque tous disent qu'ils avoient des dragons. Pas un ne m'en a paru asseuré. Je croirois bien que les 32 vaisseaux qui les ont rejoints du depuis pourroient avoir esté chargez de cavallerie; cependant, veu le peu de troupes qu'ils avoient, je ne sçais à quoy cette cavallerie eust pu leur estre bonne, à moins qu'ils n'eussent eu quelque intelligence formée, car il m'a paru que ces gens-là n'ont pas eu plus de 8,000 hommes de pied embarquez sur leur flotte.

« Le petit livret que je joins icy vous apprendra que Russell s'est séparé le 15 d'eux avec 45 vaisseaux pour faire route du costé du détroit; mais si les vents qu'il fait depuis 8 ou 9 jours ont été généraux, il n'aura pas fait grand chemin et aura esté bien baloté. Vous verrez aussi que l'embarquement de 10 battaillons y est marqué bien positivement, et 10 battaillons de 800 hommes ne font que 8,000 hommes quand mesme ils seroient complets.

« Nous commençons à nous connoistre, M. de Phelippeaux et moy, et si je ne me trompe, avant de nous séparer, nous serons contents l'un de l'autre. Il est affable, doux et honneste, fort attaché à ce qu'il doit apprendre, ne perdant pas un moment de temps de voir et de s'instruire; il a bon esprit, et son honnesteté lui attire fort l'estime des officiers de la marine. Voilà, Monseigneur, ce que j'ay à vous dire de luy sans désir de luy plaire ny dessein de vous faire sa cour.

« Il faut advouer que le bonheur du Roy va au-delà de ce qu'on sçauroit imaginer. Huit ou dix jours avant la venue des ennemis, craignant ce qui est arrivé, je fis mettre en battaillon les compagnies de la marine qui

estoient ici ; et après leur avoir fait faire des tentes à la haste, j'en envoyai un battaillon à Roscanvel, cet endroit m'ayant paru le plus dangereux de ce quartier. Le derrière du petit fort de Camaret n'estant pas encore fermé, j'y fis travailler en diligence et à tous les retranchements et batteries oposées à la descente. Le jour mesme que les signaux nous apprirent que les ennemis arrivoient, j'achevois une visite de trois jours que j'avois fait dans ce pays-là, afin d'ordonner les retranchements, choisir les lieux les plus propres pour camper et ordonner la disposition des troupes et des milices que je reglay et mis par escrit dont je fis part à MM. de Cervon, Langeron et La Vaisse. Le jour que les ennemis parurent entre Bertheaume et Camaret, je fus visiter le fort Léon et la batterie de Cornouaille pour voir s'il n'y manquoit rien, et ensuite toutes celles tirant vers la pointe des Espagnols. Ayant considéré le mouillage des ennemis, je vis bien qu'ils en vouloient à Bertheaume ou à Camaret, attendu que la presqu'île de Roscanvel leur eust esté très avantageuse, soit pour la bombarderie ou pour un siége. Dans cette pensée, aussitost que je fus de retour à Brest, j'envoyai les deux compagnies de la marine qui me restoient à M. de Langeron pour renforcer le battaillon de Roscanvel et à mesme temps un battaillon suisse qui ne faisoit que d'arriver ici, à Bertheaume. Les uns et les autres arrivèrent au grand jour en leur poste, et n'eurent que le temps de se préparer à l'attaque. Remarquez, s'il vous plaist, que dans ce mesme temps, il me manquoit le battaillon de Vauge qui n'est point arrivé, et le régiment de la Roche-Courbon qui arriva ce jour mesme au soir, et le régiment de la Boëssière, qui n'est arrivé que le 26, mais sçavez-vous comment? Un bataillon de la Roche-Courbon sans

tentes, et les deux de Boëssière sans tentes, sans armes, sans espées et sans marmites, et sans qu'on m'en ait donné un seul mot d'advis. Cela pourtant a esté réparé en 24 heures par le secours de la marine, et quand l'affaire est arrivée, les gallères n'estoient pas seures de pouvoir joindre.

« Je n'ai pas encore veu un seul officier d'artillerie de terre. Je n'ay pas un sol de fond dont je puisse disposer pour tout ce que je fais, hors quelque petit morceau que je tire de temps en temps de M. de Nointel et les secours que vous voulez bien que je tire de la marine. Enfin, les officiers généraux ne sont arrivez que deux jours avant la descente.. *Faites un moment réflexion sur tout cela; Monseigneur, et convenez qu'il faut que Dieu protége visiblement le Roy pour que Brest et tout ce qu'il contient ne soient pas de l'heure qu'il est en cendre.* Avec tout ce que j'ay pu faire, s'il s'y estoit présenté 15 jours plus tôt, nous ne le pouvions sauver, et je n'avois d'autre party à prendre que le canonnage des batteries et la deffence de la place. Nos retranchements ne sont pas tout à fait achevez, car j'ay 24 à 25 lieues de costes à garder où il y a vingt bonnes descentes à faire, dont si la moitié réussissoit, je perdrois infailliblement l'un des costés du goullet. Je fais donc travailler à tout cela, mais j'ay mille peines d'en venir à bout, car les paysans de ce pays-ci ne sont point du tout accoutumez à l'obéissance. Présentement que voilà tantost toutes nos troupes arrivées, je vais leur faire distribuer des outils et les ferai un peu travailler. Si on ne me dérange point, et que je puisse venir à bout de faire tous les retranchements et batteries que j'ay imaginées, les troupes demeurant postées comme elles le sont, je ne craindray point les ennemis à la descente, et suposé qu'ils

s'opiniastrent à la forcer, je la leur ferai achepter si cher qu'ils s'en souviendront longtemps. Que s'ils entreprennent l'entrée du goullet sans se rendre maistres de l'un des bords, j'ay de quoy leur disputer de jour et de nuit l'approche de la place ; le jour par les plus furieuses batteries de bombes et de canons qui furent jamais, et la nuit par tenir la mer avec nos gallères, chaloupes armées, galiotes à bombes et brûlots, et par une grosse machine flottante sur laquelle je prétends mettre beaucoup de gros canon au moyen de laquelle je leur feray bien de la peine. Je fais de plus travailler aux batteries de l'île Ronde ou pointe de Plougastel et à celle de l'île Longue, et à la pointe des Espagnols, à toutes lesquelles je mets du gros canon et des mortiers. Si je puis venir à bout de mettre tout cela en estat, je compte de les bien lutiner, et qu'ils auront beau entrer en rade, ils ne sauront où mouiller. Voilà qui sera le mieux du monde pourvu qu'on ne me dérange point soit par l'inquiétude de M. de Chaulnes, ou autrement, car déjà il m'a enlevé le régiment de Vauge et tous les arrière-bans extérieurs qui devoient venir ici ; qui plus est m'a demandé le régiment de la Boëssière et celui de Véruë. Pour ces deux je m'en suis excusé, et ne les donneray certainement pas sans un bon ordre du Roy, et ce d'autant plus que je ne voys aucun lieu de craindre à Saint-Malo, et dès qu'ils auront tant fait que de bien couvrir le derrière du canon de la Conchée, qui est une chose qui sera faite demain ou après, il n'y a pas là de bombarderie du costé de la mer, etc. »

Cette lettre, rapprochée de celles du 31 mai, du 7 et du 17 juin, indique assez que la sécurité de Vauban était loin d'être complète au moment où les ennemis opérèrent leur attaque. Aussi nous expliquons-nous

difficilement qu'il eût pu écrire au Roi avant l'arrivée de la flotte anglaise : « que Sa Majesté n'avoit rien à craindre ; qu'il avoit rendu tous les passages qui sont sous le château à l'épreuve de la bombe ; qu'il avoit placé avantageusement 90 mortiers et 300 pièces de canon ; que tous les vaisseaux étoient hors la portée des bombes des ennemis, et toutes les troupes en bon ordre ; qu'il y avoit dans la place 300 bombardiers, 300 gentilshommes, 400 hommes de troupes régulières, dont une partie gardes-côtes et un régiment de dragons nouvellement arrivé ; *que ces forces étoient suffisantes pour repousser l'ennemi.* » Tel est pourtant le langage qu'aurait tenu Vauban au Roi d'après la *Notice historique* insérée dans l'*Annuaire de la Société d'Émulation de Brest* pour 1837, notice due à M. Le Cauchois-Féraud, homme sérieux, comme son travail suffirait à le prouver, et qui n'a fait que reproduire un document qu'il a eu à sa disposition. Toutefois, nous l'avouerons, il nous semble complètement inconciliable avec les lettres de Vauban que nous produisons ici. Si, pour calmer les inquiétudes du Roi, l'illustre ingénieur s'était borné à énoncer en termes généraux une confiance qu'il n'avait pas, nous concevrions jusqu'à un certain point qu'il eût fait violence à sa rude franchise ; mais nous ne saurions croire qu'il soit allé jusqu'à corroborer son énonciation par des détails que démentaient ses autres lettres, également adressées au Roi. Nous nous bornerons à cette observation et nous ne ferons pas ressortir l'invraisemblance, l'impossibilité même de certaines assertions de Vauban, de celle, par exemple, qui le représente comme comprenant parmi les troupes régulières, les gardes-côtes ou milices, composées de paysans qu'il a bien soin, dans toutes ses lettres, de distinguer des troupes

réglées. Aussi, M. le colonel du génie Augoyat nous semble-t-il fondé à dire (*Spectateur militaire*, 2e srie, t. XXI, p. 476) : « Nous ne pouvons croire qu'avant le 17 juin, Vauban ait pu donner au Roi une pareille assurance, contraire à toutes ses lettres du 23 mai au 17 juin qui sont à la guerre et à la marine. Nous espérons que l'auteur de la notice voudra bien nous faire connaître l'*origine* et la *date* de celle qu'il a citée. »

Les raisons qui nous ont conduit à douter, non de l'existence du document cité par M. Le Cauchois-Féraud, mais de son application possible à la situation de la défense de Brest au 18 juin, nous portent également à croire qu'il y a erreur ou exagération dans quelques parties de l'exposé fait par M. de Quincy des ressources rassemblées par Vauban, et que cet exposé a présenté, comme entièrement exécutés, des projets qui ne purent l'être faute de temps, ne fût-ce qu'à l'égard du nombre des bouches à feu que Vauban voulait porter à 504 et qui n'aurait été que de 390, d'après M. de Quincy lui-même. Voici, du reste, cet exposé dont les autres parties, comparées aux lettres de Vauban, nous paraissent, quant aux troupes, mentionner un effectif plus considérable que celui qui existait réellement : « M. de Vauban donna tous les ordres nécessaires pour repousser les efforts que les ennemis pourraient faire sur Brest et aux environs. Il fit travailler à une batterie de 16 pièces de canon et de 6 mortiers sur le bastion de la ville, qui était le plus près du château entre ce bastion et la batterie qu'il avait fait construire auparavant. Il en fit une autre de 8 pièces de canon et de 6 mortiers sur la longue isle. On conduisit aussi sur le pont 8 pièces de 64 livres de boulets. On applanit 8 grands barques sur lesquelles on mit des mortiers, 150 fusiliers et un grand nombre de grenadiers pour

faire feu sur les vaisseaux qui voudroient approcher. On plaça 4 de ces barques à la rade de Bertheaume, 2 au Conquet et le reste dans la rivière de Landévennec. M. de Vauban, outre ces précautions, mit les souterrains du château à couvert de la bombe, et enfin il avoit disposé 90 mortiers et 300 pièces de canon, de manière qu'il pouvoit rendre les efforts des ennemis inutiles. On mit les vaisseaux qui étoient dans le port hors de la portée des bombes. Et à l'égard des troupes ce qu'il y en avoit étoit en bon ordre. Il y avoit 1,400 bombardiers, 3,000 gentilshommes des environs, 4,000 hommes d'infanterie de troupes réglées, et un régiment de dragons. »

Si les moyens de défense avaient été tels qu'il résulterait de la notice et de l'exposé de M. de Quincy, comment se ferait-il que Vauban, pendant le reste de la campagne et l'année suivante, pendant six mois consécutifs, ait sans relâche travaillé à les compléter? C'est ce qui nous reste à faire connaître pour qu'on se fasse une idée bien précise et de l'insuffisance de ses ressources au 18 juin, et conséquemment du surcroît de mérite qu'il eut à faire échouer la tentative des Anglais : « J'ai peut-être encore, écrivait-il le 21 juillet, 40 ou 50 pièces de canon à mettre en batterie, après quoy je cesseray cette année, mais non les retranchements que je vais retarder parce que nous allons entrer dans la moisson, et qu'il faut donner aux paysans le temps de faire leur aoust. Je les feray recommencer le 15 septembre, afin d'achever plusieurs endroits qui ne le sont pas encore. Quand j'auray fini, si on pouvoit les mettre tous au bout l'un de l'autre, on y trouveroit pour plus de six grandes lieues de long, 350 pièces et plus de canon en batterie, toutes placées à merveille et quelque 20 mortiers, sans comp-

ter ceux de la ville, et tout cela très bien garny de leurs besoings. A propos de canon, je dois vous advertir, Monseigneur, qu'il faudra, pour bien faire, en faire fondre une centaine de pièces de 60 livres de balles pour garder le goullet, de 12 pieds de long, en les faisant un peu campaner. M. de Pointy prétend les pouvoir faire de manière qu'elles ne pèsent guères plus que celles de 36. J'en ay trouvé huit à Brest de ce calibre que j'ay fait mettre à la batterie de Cornouaille, où elles sont bien placées, parce qu'elles battent sur l'avant des vaisseaux qu'elles pourront prolonger d'un bout à l'autre. » La sagesse de ces vues n'échappait pas au ministre; mais les nécessités du moment l'obligeaient non-seulement à différer l'envoi du matériel nécessaire, mais même à diminuer le nombre des canonniers affectés au service des batteries existantes pour les employer sur les vaisseaux. A peine arrivés, les renforts mis à la disposition de Vauban lui étaient enlevés. C'était au point que le 20 août, il se voyait menacé d'être réduit à 3 hommes par pièce. « Vous n'avez qu'à voir, écrivait-il alors au ministre, si vous voulez faire encore armer quelque autre navire, et je diminueray encore le nombre d'hommes des batteries en faveur des armements que vous ferez faire, sinon j'attendray la fin de ce mois et que les ennemis ayent désarmé pour les suivre à la piste et faire à peu près comme eux. Que si vous voulez que j'en use autrement, mandez-le moi positivement, mais ayez la bonté de ne me pas exposer à un affront. M. le duc de Chaulnes me retient desjà deux bataillons et M. le marquis de Choiseul la moitié de ma cavallerie. Cependant j'ay plus de 30 descentes à garder sur une estendue de 25 lieues de coste, et pour cela 5 bataillons très médiocres et un régiment de cavallerie, car je compte

trés peu sur les milices et point du tout sur les arrière-bans dont je ne fais aucun cas ; que si une de ces descentes venoit à estre forcée, la perte de l'un des costés du goullet seroit infaillible et rien ne pourroit empescher l'ennemy de se rendre maistre de la rade où mes establissements ne sont pas assez forts pour leur en contester le mouillage. » Malgré tout, le jour même où il écrivait cette lettre, force lui était de se résigner à congédier 149 hommes employés aux batteries de Morgat, de Camaret, de l'île Longue, de Plougastel et du Portzic, et il annonçait qu'il ferait un nouveau licenciement à son retour d'une visite à la côte de Quimper.

Plus les ressources de Vauban étaient restreintes, plus il faisait d'efforts pour y suppléer, en exerçant au tir du canon, les dimanches et les jours fériés, les paysans des environs,et en leur adjoignant les quelques canonniers à terre. C'est avec ces moyens précaires qu'il voulait organiser, pour l'hiver, la défense des batteries de Camaret, de Cornouaille, de Léon, de Morgat et de Bertheaume. Mais la pénurie du trésor ne lui en laissait guères la possibilité. Résolu à tenter un dernier effort près de M. de Pontchartrain, il lui fit connaître ses besoins comme ses craintes dans la lettre suivante (17 septembre 1694) : « J'apprends, Monseigneur, qu'il y a icy de grandes remises de fonds pour le désarmement de l'armée navalle qui n'arrivera de plus de six semaines d'icy. N'y auroit-il pas moyen, Monseigneur, de nous en faire prester 10 à 12,000 livres pour la continuation de nos ouvrages qui, sans ce secours, demeureront imparfaits, sans que nous puissions profiter du peu de beaux jours qui vous restent. Ces ouvrages consistent en un corps-de-garde, un hangard et un magasin dans la batterie du

Portzic qui est de 24 grosses pièces, à en faire une autre dans la grande batterie de Cornouaille pour cet hyver, où il y en a présentement 29, à faire une batterie basse sur la pointe des Espagnols pour croiser avec celle du Portzic, ouvrage très nécessaire pour achever de rendre l'entrée du goullet formidable, à continuer le retranchement de la batterie de l'île Longue qui., sans cela, sera très facile à prendre par la gorge, et à y faire un corps-de-garde pour cet hyver et un autre corps-de-garde à la batterie de Plougastel, sans quoy il sera impossible d'y demeurer pendant cet hyver, et enfin à continuer l'eslévation de la tour de Camaret *qui devoit être la tour dorée* et qui cependant languit comme les autres. Tous ces ouvrages sont principalement faits pour la deffense de l'entrée du goullet, celle de la rade, la conservation de nos vaisseaux et celle du port. Ce sont précisément les principales affaires de la marine de ce pays, puisque c'est de là que despend toute la seureté. Servez-vous de moy et de ma bonne volonté pendant que je suis icy, car quand je n'y seray plus, cela ne sera plus de mesme, je vous en responds. Je tourmente tous les ordinaires M. Le Peletier sur cet article; mais il me paye d'impuissance. Je vous demande cet emprunt comme une grâce; ne me la refusez pas, car je fais travailler sur parolle, et il me seroit très fâcheux d'en manquer. Vous avez plus de six semaines pour le remplacement de ces fonds. »

Vauban partit peu de jours après; mais, avant de s'éloigner, il mit la dernière main aux travaux que lui suggéraient les besoins de la ville, et dont il s'occupait dans les courts loisirs que lui laissaient les nécessités plus urgentes de son service militaire. Les principaux de ces travaux furent le plan définitif de

la ville et deux projets de halles, l'un pour le côté de Brest, l'autre pour celui de Recouvrance, avec un auditoire au-dessus de la première (1).

Telle était la situation des choses quand se termina la campagne de 1694.

(1) En même temps, M. Bertignon, maître de dessin des gardes de la marine, faisait à la plume, et sous le titre de *Veue de la rade de Brest et d'une partie de la ville*, un dessin oblong de 0m,17 de longueur sur 0m,08 de hauteur, d'une finesse telle qu'on le croirait exécuté au burin. Cette vue, prise de la hauteur de Kerouriou, représente toute la partie de l'enceinte comprise depuis la porte de Landerneau jusqu'à la rade, dont on découvre une grande partie, ainsi que le goulet, la campagne du côté de Recouvrance, les principales tours du château, etc. Ce charmant dessin est en la possession de notre ami, M. Pierre Margry. Deux ans auparavant, le même artiste avait encore exécuté à la plume, et avec le même talent, une *Veue de la ville et château de Brest avec une partie du port et de la rade* prise de la hauteur de la pointe à l'endroit où est le magasin à poudre. Cette vue, qui se rapproche beaucoup de celle prise par N. Ozanne, du magasin des vivres, a, sur la précédente, l'avantage de donner une idée plus complète de l'état du port, lequel y est représenté en perspective. M. Pilven possède un calque de la vue de 1692. Il l'a pris sur l'original conservé à la Bibliothèque impériale dans le volume *Finistère* du recueil intitulé : *Topographie de la France*.

CHAPITRE II.

Mission de Vauban en 1695. — Secours envoyés à Saint-Malo. — Guerre de la succession d'Espagne. — Décadence de la marine militaire. — Curement du port (1721). — Lazaret de Trébéron (1722). — Ministère de Maurepas : commencement des casernes et construction des hangars de la tonnellerie (1730) ; des cales de Bordenave (1734-1745) ; création de l'école de chirurgie et construction de la chapelle du séminaire des Jésuites (1740); formes de Pontaniou (1742-1757); incendies des ateliers de Recouvrance, du magasin général et de la corderie (1742-1744); reconstruction des édifices incendiés (1744-1746). — Ministère de M. de Rouillé : construction du bagne (1750-1751) ; acquisition des hôtels de Saint-Pierre et d'Aché (1751-1752); fondation de l'Académie royale de la marine (1752). — Ministère de M. de Machault : premiers travaux à Kerhuon (1754) ; construction du petit bagne (1756-1761) ; Guerre de sept ans ; armements et travaux défensifs. — Ministère de M. de Moras : épidémie (1757-1758). — Ministère de MM. de Massiac et Berryer : décadence de l'école de chirurgie.

Au printemps de 1695, Vauban revint à Brest et y reprit son œuvre, en vertu des lettres-patentes du Roi de cette année, qui lui conféraient une autorité absolue sur tous les services de terre et de mer, et dont le préambule s'exprimait ainsi : « Les succès heureux du commandement que nous vous donnasmes l'année dernière des troupes que nous avions fait assembler au département de Brest et sur les costes de Bretagne, et les preuves que nous avons eues en tant d'autres rencontres de vos soins, de votre valeur et de votre expérience consommée, nous ont fait prendre la résolution de joindre à ce commandant celuy de la marine au port de Brest et dépendances pendant la campagne prochaine, afin de vous mettre en estat d'exécuter

avec plus de facilité et d'une manière plus estendue tout ce que vous jugerez nécessaire pour nostre service. »

L'hiver, comme il l'avait prévu, avait causé de grands dommages aux travaux non terminés l'année précédente, et la campagne nouvelle s'annonçait comme devant peu fournir les moyens d'y remédier. On était parvenu à la fin d'avril qu'on n'avait encore pu rien faire faute d'argent. Vingt mille livres étaient bien promises, mais elles n'arrivaient pas, et, le 29 avril 1695, il demandait qu'il lui fût expédié au plus tôt un millier de pistoles pour faire à la pointe espagnole une batterie basse de la force de celle du Portzic qui lui était opposée. « Ces deux batteries, disait-il, n'estant éloignées que de 7 à 800 toises l'une de l'autre, feront l'effet des deux Dardanelles plus dangereux que celui des batteries de Léon et de Cornouaille. » Le 25 mai suivant, il constatait, dans un document annoté de sa main et intitulé : *Estat général de toutes les batteryes de l'enceinte de Brest et des dehors tant du costé de Cornouaille que de Léon*, l'existence de 65 batteries de 515 canons et 36 mortiers, desservies par 3,218 canonniers, matelots et paysans, ainsi répartis : 82 premiers maîtres canonniers, 137 seconds maîtres, 26 bombardiers, 8 aides, 90 apprentis, 1 pilote, 366 ouvriers du parc, 1,475 matelots et 1,133 paysans. Les remparts du côté de Brest n'étaient défendus que par 6 mortiers et 14 canons de 18 ou de 24, et le château par 3 mortiers, 4 canons de 36 et 19 de 18. Les batteries du côté de Recouvrance comptaient 8 mortiers et 91 canons dont 24 de 36 et 33 de 48. La grande batterie basse de Léon et la grande batterie de Cornouaille avaient naturellement reçu l'armement le plus considérable. La première était bordée de 10 pièces de 36 et de 30 de 24,

que desservaient 4 premiers maîtres, 10 seconds, 90 matelots et 150 paysans. Trois premiers maîtres, 9 seconds, 144 matelots et 88 paysans assuraient le service de la seconde, composée de 16 canons de 24, de 5 de 36 et de 8 de 60.

Quoique Vauban ne reçût pas, à beaucoup près, les fonds dont il avait besoin, la situation locale s'était améliorée. Une analyse aussi succincte que possible du mémoire étendu qu'il adressa au Roi, le 15 juillet suivant, sur les diverses parties de sa mission, nous permettra tout à la fois d'apprécier cette situation et de nous convaincre, par la nature et le nombre des moyens de défense concentrés à Brest et dans les environs, qu'une nouvelle attaque des Anglais lui semblait possible. La garnison de Brest se composait de 1,715 hommes, savoir : 399 soldats logés chez les habitants; 386 hommes des régiments du Piémont, du Roy et de Royal-Vaisseau, casernés dans le château; enfin 930 bourgeois montant la garde, assez bien armés, « et dont la plus grande partie, dit le mémoire, étoient destinés au feu et au canon. » 1,220 hommes de cavalerie, bien montés, étaient échelonnés de Plougastel à Pleudihen, près Saint-Malo, et 3,680 d'infanterie étaient campés sur la côte nord, à Bertheaume, au Conquet, à l'Aber-Wrach, et sur la côte sud, à l'île Longue, à Quélern, à Camaret et à Crozon, où l'on avait placé un équipage d'artillerie composé d'un lieutenant commandant, deux commissaires provinciaux, quatre commissaires ordinaires, quatre extraordinaires, quatre officiers pointeurs, trois déchargeurs et gardes du parc, un contrôleur, trois charpentiers, trois charrons, trois forgerons, cinquante chevaux, neuf pièces de 8 et une pièce de 3 avec tout le matériel accessoire. Aux troupes que nous venons d'énumérer, on pouvait join-

dre le contingent fourni par les bans des six évêchés de Bretagne s'élevant à 1,284 hommes, et celui des treize capitaineries gardes-côtes formant un total de 69,773 hommes, de sorte qu'avec les 203 hommes préposés à la garde du château du Taureau et de Concarneau, on aurait pu, en très peu de temps, réunir un effectif de 77,852 hommes. Les bans, comme les milices gardes-côtes, inspiraient peu de confiance à Vauban, qui s'exprimait ainsi à leur sujet : « Les bans des éveschés dont il vous a plu me donner le commandement sont tout-à-fait les uns comme les autres. Ce sont autant de régiments de noblesse composés de plusieurs compagnies, les unes fortes, les autres foibles ; les uns à pied par impuissance d'estre mieux, et les autres à cheval, sur roussins, cavalles, chevaux de charrettes et bidets, ce qui, joint au défaut de subordination, fait le plus mauvais composé, et à mon advis les plus meschantes troupes du monde, car il n'y a pas d'escadron qui se puisse former en une heure de temps, ni qui puisse marcher 200 pas sans se rompre. Il faut aussy peu compter de les mener en ordre aux ennemys que de les y maintenir. Quant aux hommes, il y a des gens de qualité et de courage qui ont de la bonne volonté. Quelques-uns ont du bien, mais en petite quantité ; la pluspart sont pauvres et très mal montés ; procureurs, notaires et avocats, qui ont de petits fiefs et plusieurs professions au-dessous de celles-là qui ne dérogent pas en ce pays-ci. Il y a encore parmi cela quantité de pauvres gentilshommes qui n'ont rien du tout et qui se présentent à pied aux revues et demandent le lendemain congé comme gens qui n'ont pas de quoy vivre hors de chez eux. Voilà, Sire, de quoy sont composés les arrière-bans de Bretagne, que Votre Majesté peut seurement

mettre au rang des plus mauvaises troupes de son royaume.

« Les capitaineries gardes-côtes sont composées d'un certain nombre de paroisses voisines de la coste qui ont chacune leur capitaine particulier, un lieutenant et un enseigne (1). Les capitaines gardes-costes sont comme les officiers généraux des capitaineries, tous gens de qualité du pays demeurant sur les lieux, de 8, 10, 15, 20 et 25,000 livres de rentes, qui y servent actuellement, hors le marquis de Naut qui représente par un lieutenant. Il y a beaucoup de capitaines qui sont gentilshommes et encore plus qui sont des paysans. Tous les subalternes le sont, ce qui les rend presque inutiles, n'ayant point de service d'ailleurs, ni rien qui les rende recommandables au-dessus des autres. Ils en sont beaucoup méprisés. Il y a une telle paroisse qui pourroît mettre jusqu'à 7 ou 800 hommes sous les armes, s'ils en avoient, qui n'a qu'un capitaine et un lieutenant qui estant paysans n'en peut guères tirer de service. En un mot, cette milice est sur un très mauvais pied, peu obéissante et très ignorante dans toute les fonctions militaires, y ayant très peu de gens qui ayent servi. On pourroit la rendre excellente et très capable de bien garder les costes de

(1) Les milices gardes-côtes dont les capitaines étaient pourvus de commissions du Roi servaient ordinairement par détachements qui stationnaient dans des corps-de-garde établis sur les côtes ; mais, dès que les vaisseaux ennemis étaient en vue, les habitants des paroisses du littoral capables de porter les armes se rendaient aux postes qui leur étaient assignés d'avance, et leur réunion composait un corps considérable. Suivant un état que dressa, en 1739, M. le maréchal de Brancas, gouverneur de Bretagne, état que nous avons vu aux Archives de l'Empire, les gardes-côtes de toute la province formaient alors un total de 90,000 hommes, indépendamment de sept bataillons que la Bretagne fournissait à la milice générale du royaume.

ce pays et de secourir les places, en augmentant le nombre de ses officiers et n'y admettant que des gentilshommes ou gens de quelque relief qui auroient servi. Si Vostre Majesté l'avoit pour agréable, je pourrois avoir l'honneur de lui dire ce que j'en pense à la fin de cette campagne. »

Ces auxiliaires, nuls pour des opérations méthodiques, étaient susceptibles, toutefois, d'être utilisés pour un coup de main. Echelonnés entre Brest et Saint-Malo, ils se portaient en nombre suffisant, en moins de deux heures, au moyen de signaux convenablement placés, sur les points menacés, et dans maintes circonstances, ils prévinrent ou rendirent infructueuses les attaques de l'ennemi, notamment le 29 juillet 1558, qu'ils contraignirent les Anglais à se rembarquer avec perte; le 18 juin 1694, à l'affaire de Camaret, et au mois de septembre 1758, à celle de Saint-Cast.

Vauban voulait que, pendant cette campagne, toute la côte, sur une étendue de 120 lieues, depuis l'embouchure de la rivière de Quimperlé jusqu'à Cancale, fût mise en état de défense, et afin d'atteindre ce but, il entoura la presqu'île de Roscanvel de retranchements appropriés au fort qu'il projetait d'y construire. Il fit des travaux analogues aux batteries de l'île Longue, du Mingant, du Minou, etc., établit des batteries nouvelles sur les côtes ou les îles de la rade, et en commença sur d'autres points du littoral. Mais il ne put rien terminer. M. de Pontchartrain lui retirait à tout moment les canonniers pour les employer comme ouvriers, et il était si parcimonieux dans ses envois de fonds que l'enceinte du côté de Recouvrance ne pouvait être achevée cette année. Aussi Vauban quitta-t-il Brest à la fin d'octobre avec le regret de ne pouvoir mettre la

dernière main à ses grands projets, mais avec plus de sécurité qu'il n'en avait l'année précédente, à en juger par ce passage de sa lettre du 15 juillet 1695 : « Le goullet est encore incertain ; tous les marins disent qu'avec un vent frais et une bonne marée on peut y entrer. S'ils l'entreprennent, ils peuvent s'assurer qu'ils y seront chauffés en entrant et en sortant, car je compte que quelque chose qui puisse arriver de garder les deux costés du goullet, à moins que quelque grosse descente ne me chasse de l'un ou de l'autre, ce que je ne crainds pas qu'ils puissent faire n'ayant pas ouï dire qu'ils eussent beaucoup de troupes embarquées. Si ma batterie de la pointe des Espagnols estoit faite et l'addition de celle du Portzic achevée, je voudrois pour 500 pistoles qu'ils en voulussent faire la folie. »

De 1694 à 1696, il y eut une stagnation à peu près complète dans les armements. Le bombardement de Saint-Malo par les Anglais, au mois de novembre 1693, et leur tentative de descente à Camaret avaient déterminé le Roi à s'occuper avant tout de la défense de nos ports et de nos côtes. Au mois de mai 1695, on détacha de Brest à Saint-Malo deux capitaines de vaisseau, un capitaine de frégate, quatre lieutenants et deux enseignes; à Granville, deux lieutenants et un enseigne ; à Bréhat et à Lannion, un enseigne. L'évènement justifia la sagesse de ces mesures. Le 14 juillet suivant, une flotte anglo-hollandaise de 30 vaisseaux, 25 galiotes et 15 frégates ou flûtes, vint de nouveau bombarder Saint-Malo. Le feu de deux galères commandées par MM. de La Pailleterie et de Langeron, celui de 6 chaloupes armées chacune d'un canon de 4 livres de balles, sous les ordres du chevalier de Sainte-Maure ; celui, enfin, des batteries des forts et des rem-

parts que dirigeaient les autres officiers, obligèrent les ennemis à s'éloigner le 18, après avoir lancé environ 1,600 bombes dont 8 à 900 brûlèrent 7 maisons et causèrent plus ou moins de dommages à 800 autres. Dans la prévision de nouvelles attaques, 3 vaisseaux et 5 galiotes dont les équipages furent renforcés de 300 soldats, furent préposés, en 1696, à la défense des côtes, et l'année suivante, on échelonna de Brest au Port-Louis six bataillons des compagnies franches de la marine commandées chacune par deux capitaines de vaisseau, un lieutenant et un enseigne, bataillons appelés probablement du nom des bâtiments où ils étaient casernés : l'*Amiral*, la *Syrène*, le *Phœnix*, l'*Eole*, le *Sans-Pareil* et le *Neptune*.

En 1697, il se fit bien quelques armements, mais en course, l'état des finances ne permettant pas de les faire exclusivement aux frais du trésor. Les principaux furent confiés à Nesmond et à Duguay-Trouin. Deux vaisseaux et une frégate, commandés par ce dernier, partirent de Brest au mois d'avril; renforcée peu de jours après par deux frégates de Saint-Malo, cette division livra le combat, qui amena la prise du vaisseau hollandais le *Delft* et l'admission de Duguay-Trouin dans la marine de l'État comme capitaine de frégate. Un autre armement fut celui de dix vaisseaux, une corvette, une galiote, deux flûtes et cinq traversières composant l'expédition de Pointis contre Carthagène, expédition faite, on le sait, avec le concours des flibustiers d'Amérique dont le contact fut contagieux pour nos marins, comme ne le prouva que trop l'enquête faite à Brest lorsque l'armée y revint au mois d'août suivant. En effet, le pillage s'était exercé sur une échelle si large qu'on avait fait main basse sur les vases sacrés, les ornements d'église, les reliquaires,

statues d'or et d'argent, etc., toutes choses dont les églises de Brest et des environs eurent leur part. La nature et l'étendue de cette spoliation causèrent un tel scandale que, cédant aux cris de l'indignation publique, le Roi ordonna de rassembler tous les objets dont on put obtenir la restitution, et d'en charger deux charrettes, qui furent envoyées à la Rochelle, d'où le vaisseau le *Fleuron* les rapporta à Carthagène.

En 1696 et 1697, le génie militaire ne travailla guère plus aux bâtiments de terre que la marine à la construction des vaisseaux, car en 1696 on se borna à construire la batterie des Quatre-Fontaines et une portion de quai devant la corderie ; à conduire les eaux de la source de Menès-Bras à l'hôpital de la marine ; à réparer la redoute du fort de Chaulnes servant alors de tuerie ; à continuer la cale à gauche de la crique de Pontaniou, au devant des magasins particuliers des vaisseaux, et à reprendre en sous-œuvre la machine à mâter. Ces divers travaux réunis ne donnèrent lieu qu'à une dépense de 13,056 livres 5 sols 6 deniers. Celle de 13,613 livres 6 sols 9 deniers, dont le génie fit emploi en 1697 fut consacrée à la réparation des fours de Keranmarc, des latrines publiques du quai de Brest, auprès des vieux magasins et de la chapelle du Roi, à la construction des casernes de scorbutiques à l'hôpital de la marine, et à celle de deux fontaines, l'une pour le service des vivres devant les fours, l'autre sur le quai de Recouvrance près la chapelle Notre-Dame.

Les trois années qui suivirent la paix de Riswick (20 septembre 1697) furent à peu près stériles en armements et en constructions, le fonds de la marine ayant été réduit à 14 millions, de 25 qu'il avait été en moyenne, par année, de 1688 à 1697. Aussi, de 1698

à 1700, ne put-on dépenser au-delà de 7,518 livres, dont 6,262 furent consacrées à l'achèvement des salles neuves de l'hôpital, et le surplus à des travaux accessoires dont le plus important semble avoir été la construction d'une patache tenant lieu d'avant-garde, et placée à la *Pointe*. Établie sur trois files de pilotis de 32 pieds de longueur chacun et communiquant avec la terre, dont elle était séparée par un petit pont à bascule, de 12 pieds de longueur, elle avait 50 pieds de longueur sur 24 de largeur, et était armée de 8 pièces de canon. Ce n'est qu'après maints remplacements de cette patache que fut construit en 1741 le corps-de-garde de la *Pointe*. La guerre de la succession d'Espagne (1701) nécessita une augmentation de crédits qui s'élevèrent, terme moyen, pendant chacune des onze années suivantes, à 22 millions. Mais cette somme ne permettait pas, à beaucoup près, de satisfaire aux dépenses d'armement, d'entretien et de renouvellement du matériel naval. Il fallut donc continuer le système des armements en course, et sauf ceux qui ajoutèrent à l'illustration de Duguay-Trouin, il n'y en eut d'autres que celui de 5 vaisseaux commandés par M. de Coëtlogon, et celui de 23 vaisseaux qui partirent, au mois de mai 1704, sous les ordres du comte de Toulouse, se dirigeant vers la Méditerranée.

Ce n'étaient ni M. Desclouzeaux (1), ni son succes-

(1) Desclouzeaux (Hubert de Champy, chevalier, seigr), Intendant de justice, de police et finances de la marine, des armées navales, des fortifications et des haras en Bretagne, né vraisemblablement en Champagne, mort à Brest dans un âge avancé, le 6 mai 1701, entra dans la marine, comme Commissaire ordinaire, le 12 décembre 1654. Quatre ans plus tard, il commandait le vaisseau l'*Elbœuf*, et en 1660, il fut Commissaire à la suite de l'escadre envoyée en Italie, puis au blocus de Marseille. Plus tard, il commanda la *Victoire*, pendant le voyage de la cour à Dunkerque, et

seur, M. de Louvigny d'Orgemont (1), qui avaient préparé ces derniers armements, mais M. Robert, Intendant depuis la fin de 1703.

Plus la guerre se prolongeait, plus la pénurie du port de Brest augmentait. De là une réaction inévitable sur l'état de la ville, dont la situation, que nous exposerons en son lieu, était navrante. Quand les ressources étaient si minimes qu'elles ne pouvaient permettre de pourvoir aux besoins les plus immédiats, les autres restaient forcément en souffrance. C'est ce qui arriva en 1701, après l'incendie d'un corps de bâtiments contenant 11 fours et 2 bluteries (les fours de Keranmarc, réparés en 1697), dans l'anse du Moulin-à-Poudre, et faisant partie d'une boulangerie commencée depuis

dans la rivière de Bordeaux pour le transport du Roi qui était à Blaye. Nommé Commissaire à Rochefort (1er janvier 1670), il seconda puissamment Colbert de Terron dans la création de ce port, et mérita d'être nommé Commissaire général le 9 octobre 1675, en récompense de l'activité qu'il avait déployée dans les armements de 1673, ainsi que de l'énergie et de l'efficacité des mesures qu'il avait prises pour repousser l'attaque de l'amiral Tromp contre l'île de Ré, à la tête de 72 voiles, le 4 juillet 1674. Appelé, au mois de septembre 1676, à servir au Havre, et en 1680 à Dunkerque, il fut nommé, le 24 mars 1683, Intendant de l'escadre expédiée en Danemark sous les ordres de M. de Preuilly. A son retour, il fut envoyé à Brest où déjà, à deux reprises, il avait suppléé M. de Seuil, absent. Arrivé le 25 octobre, il échangea, le 12 décembre, son titre de Commissaire général contre celui d'Intendant dont il exerça les fonctions jusqu'à sa mort.

(1) Louvigny (Paul de), chevalier, seigneur d'Orgemont, originaire de Normandie, était parent et fort considéré de Seignelay, qui, le 23 mars 1687, l'envoya à Venise acheter des esclaves pour les galères du Roi, et le 15 avril suivant, le chargea d'aller en Italie pour y rétablir le commerce de France. A son retour en France, il fut nommé Intendant au Havre, le 1er octobre 1688, et le 15 mai 1701 il passa en la même qualité à Brest, où il mourut le 24 septembre 1702. (*Note de M. le Commissaire général Guichon de Grandpont.*)

plusieurs années, mais non terminée, faute de fonds. M. Robelin, directeur des fortifications, dut employer les faibles crédits affectés aux travaux du port, à la réparation de la forme de Troulan, la seule que l'on possédât encore pour le radoub des vaisseaux. Les vices de sa construction étaient graves et nombreux, et pour les corriger entièrement, il eût fallu d'autres ressources que celles dont il disposait. Aussi ne put-il qu'atténuer le mal, au moyen des réparations exécutées en 1707 et 1708, réparations qui donnèrent lieu à une dépense de 11,663 livres, bien insuffisante, puisque, deux ans après, un nouveau crédit de 16,000 livres pour achever de mettre la forme en état de recevoir les vaisseaux était demandé à M. Le Pelletier, directeur général des fortifications, lequel fut forcé de le refuser. Quant à la nouvelle boulangerie de 24 fours dont M. Robelin dressa le plan en 1707, et qu'il proposait de construire sur l'emplacement de l'ancienne, la détresse du trésor ne permit pas d'y songer. Si, en 1707 et 1709, l'on dépensa 763 livres pour l'aplanissement du Champ-de-Bataille, là se bornèrent les travaux du génie, car ce ne fut qu'en 1721 et 1723 qu'il fit planter des ormeaux pour border les allées de cette place d'armes.

Cet état de choses se continua jusqu'à la paix de 1713. Pour cette année et les deux suivantes, la marine obtint un crédit annuel de 17 millions qui lui aurait permis de se restaurer graduellement, si, à la mort de Louis XIV, il n'avait été décidé que le fonds d'entretien ne serait plus que de 8 millions, sauf les allocations extraordinaires en cas d'armements. Encore, ce chiffre de 8 millions n'était-il, en réalité, que de 4 auxquels le port de Brest pût participer, puisque 2,500,000 livres étaient affectées aux dépenses

des colonies, et 1,500,000 livres à la construction ainsi qu'à l'armement des galères. C'était donc avec ce qu'il aurait pu obtenir de ces 4 millions que le port de Brest devait solder le personnel naval et militaire, entretenir les hôpitaux, pourvoir aux autres parties du service et concourir à l'entretien des 49 vaisseaux restant en 1719, et presque tous hors de service. Quant à en construire de nouveaux, il n'y avait pas à y songer, à moins de crédits spéciaux qui, pendant près de 20 ans, ne furent accordés qu'à grand'peine et à d'assez longs intervalles.

Quelque appauvrie qu'eût été la France par les guerres désastreuses de la seconde période du règne de Louis XIV, elle ne l'était pourtant pas à un point tel que la marine fût tombée dans cet état d'abaissement, si le cardinal Dubois, et après lui le cardinal de Fleury, ne s'étaient systématiquement attachés à l'anéantir, pour qu'elle ne causât pas d'ombrage à l'Angleterre. La marine de l'État disparut pour faire place à celle de la Compagnie des Indes dont les contrôleurs généraux s'attribuèrent la direction qui, jusques-là, avait appartenu au ministre de la marine. Soutenir le commerce de la Compagnie fut leur préoccupation exclusive, et ils la constituèrent de telle sorte qu'elle construisit un grand nombre de vaisseaux portant de 40 à 72 canons. On ne fit donc pour la marine militaire que ce qu'il fut tout-à-fait impossible de différer. A Brest, de 1717 à 1723, on ne construisit que deux vaisseaux : l'*Éclatant* (1720) et l'*Élisabeth* (1722). Pendant les six années suivantes, on ne put pourvoir qu'à quelques-uns des besoins les plus urgents du port. Depuis 1712 on avait cessé de le curer, et il s'y formait des attérissements qui menaçaient de l'obstruer. Les choses en étaient venues au point qu'en 1720 il ne

fut plus permis d'ajourner l'exécution de ce travail, pour lequel on accorda un premier crédit de 3,000 livres, porté à 10,000 pour chacune des neuf années suivantes. La peste qui avait désolé Marseille, Toulon et les autres villes de la Provence, était une cause d'appréhension à Brest où devaient prochainement arriver les vaisseaux le *Prothée* et le *Mercure*, attendus du Levant. Sous l'empire de cette crainte, qui ne fut pas réalisée, on se hâta de construire à Trébéron (*Appendice,* § 2), un lazaret sur une échelle plus large que l'ambulance établie par le médecin Olivier en 1690, mais qualifié pourtant avec raison de provisionnel, puisque, ameublement compris, il ne donna lieu qu'à une dépense de 7,215 liv. 12 s. 2 d. Le curement du port et la construction du lazaret ayant absorbé tous les fonds dont le Conseil de marine pouvait disposer en faveur de Brest, il fallut s'abstenir de changer en entier les deux chaînes que Duquesne avait fait placer, en guise d'estacade, à l'entrée du port, en 1672; une chaîne neuve de 50 brasses put seulement être posée, et les maillons en état de servir dans celle qu'on supprima furent employés à la réparation de celle qu'on conserva.

La nomination de Maurepas au ministère de la marine, au mois d'août 1723, ne changea, ne put rien changer à cette situation. Frappé d'impuissance par le cardinal de Fleury, ce fut en vain que, pendant les dix-sept premières années de son administration, il ne cessa de faire des efforts pour triompher de l'inertie du premier ministre. Sur lui a presque exclusivement pesé jusqu'à ce jour la responsabilité de la décadence de la marine, et nos historiens se sont complu, à l'envi les uns des autres, à lui jeter l'anathème. En cela, il y a plus que sévérité, il y a injustice. Telle est notre

conviction. Nous la puisons dans un mémoire fort détaillé qu'il présenta à Louis XV en 1745, mémoire où il énumère les crédits que la marine avait obtenus depuis 1661. On y voit que, depuis 1723, il n'avait pu, à cela près de quelques allocations partielles concédées de loin en loin, disposer de crédits plus élevés que ceux qui avaient été fixés en 1716, c'est-à-dire de 8 millions pour la dépense des ports, des vaisseaux, des galères et des colonies. Si, en 1725, année où l'effectif règlementaire des vaisseaux fut porté à 54, les crédits furent augmentés d'un million, afin que 1,600,000 livres pussent être spécialement affectées aux constructions et radoubs, cette augmentation fut loin de compenser l'excédant de dépenses causé par ces travaux, le prix des bois, fers, chanvres, etc., étant presque double alors de ce qu'il avait été sous Louis XIV. Ce n'est pas tout. Les vaisseaux construits à Brest, en bois de Bretagne, coûtaient, il est vrai, bien moins que ceux de Toulon, où l'on employait du bois d'Italie, du Dauphiné, etc.; mais, en revanche, les premiers n'atteignaient pas une durée de dix ans, tandis que les autres servaient le plus généralement trente ans. Que ce dépérissement prématuré des vaisseaux de Brest fût dû, soit à l'infériorité de qualité du bois, soit à l'impossibilité d'avoir des approvisionnements de prévoyance, ce qui obligeait à mettre les bois en œuvre avant qu'ils fussent parvenus à un degré de siccité convenable, soit d'autres causes, toujours est-il que la part attribuée au port de Brest, dans l'ensemble des crédits, le réduisait à l'impossibilité de concourir au renouvellement du matériel naval. Pour qu'il eût pu en être ainsi, il lui aurait fallu des allocations autres que celle de 510,000 livres qui fut accordée pour 1725, mais qui dut d'ailleurs recevoir

une autre application. Les mauvais jours du règne de Louis XIV avaient reparu. La solde du personnel était arriérée de neuf mois. Officiers, marins, soldats, ouvriers, etc., tous étaient réduits à une misère que le prix excessif du blé menaçait de prolonger et même d'accroître. Tout ce que l'on put faire cette année, ce fut de terminer un fourneau commencé au moulin de Keranmarc pour couler des corps de pompes et autres menus ouvrages, fourneau dont la dépense s'éleva à environ 1,000 livres.

Pendant les deux années suivantes, aucun travail ne put être exécuté. Mais, en 1727, Maurepas, venu à Brest, reconnut la nécessité d'aviser au plus tôt au remplacement, ne fût-il que partiel, des vaisseaux hors de service, et en même temps de faire droit aux réclamations que les habitants renouvelaient depuis plus de trente ans pour obtenir d'être déchargés du logement des soldats. En 1728, le constructeur Hélie mit en chantier le vaisseau le *Triton*. Terminé en 1729, il fut remplacé par le *Fleuron*, de 60, qu'on lança le 29 avril 1730. En même temps, on achevait les hangars dits de la Tonnellerie, commencés depuis long-temps dans l'anse du Moulin-à-Poudre pour mettre à couvert les bois de construction. La dépense à laquelle ils donnèrent lieu s'éleva à la somme de 30,000 livres, imputée sur le fonds ordinaire de la marine. Des allocations obtenues du maréchal d'Asfeld sur celui des fortifications, permirent à M. Dumains, directeur à Brest, d'exécuter sur ses plans, en 1730, 1731 et 1732, un pavillon et la première aile, divisée en quatre corps-de-logis, du corps de casernes du quartier de la marine, conçues en vue de fournir le logement aux 600 hommes de troupes jugés nécessaires à la garde du port en temps de paix. Le pavillon central et la

seconde aile qui le prolonge furent ajournés, faute de fonds, et vingt-sept années s'écoulèrent avant qu'on pût s'en occuper.

Les subsides obtenus par Maurepas ne furent pas continués. Tout travail était suspendu, et ce fut à grand'peine que l'on put, en 1734, réparer la conduite d'eau établie, en 1690, par Jongleur, conduite en maçonnerie qui amenait les eaux à l'aiguade des Quatre-Pompes, depuis le bourg de Saint-Pierre, sur une longueur de 8 à 900 toises, dont 500 environ étaient tellement obstruées que, depuis 40 ans environ, il n'arrivait plus une goutte d'eau à l'aiguade, et que les vaisseaux étaient obligés de s'approvisionner en ville où ils ne trouvaient pas une eau aussi bonne et aussi abondante que celle qu'aurait pu offrir cette aiguade. 5,800 livres étaient indispensables pour remettre la conduite en état; il ne put en être accordé que 1,500 pour les travaux les plus urgents. (*Appendice*, § 3.)

A cette époque, le port de Brest ne possédait qu'une seule forme ou bassin de radoub, celle de Troulan, et pour suppléer à son insuffisance, M. Desclouzeaux avait demandé, en 1699, qu'on en établît une seconde dans la crique de Pontaniou. Tout ce qu'il avait pu obtenir alors, c'est que l'on fît dans cette crique une cale pour le halage des vaisseaux de 50 à 60 canons, cale qui servait encore, en 1734, au radoub des vaisseaux. Au mois de septembre de cette année, M. Joseph Ollivier, constructeur des vaisseaux du Roi, proposa d'en construire sept semblables sur l'emplacement compris entre le quai, à mi-marée, où se faisait la recette des bois, et la bastide de Mme de Bordenave, bornée par la montagne régnant dans cette partie du port. La mort, qui surprit M. Ollivier le 29 mars 1736, ne lui permit d'exécuter qu'une seule de ces cales.

Six mois auparavant (25 mars 1736), M. l'Intendant Robert l'avait précédé dans la tombe (1). Homme intègre et conciliant, il était très aimé des habitants qui, dans leur détrêsse, avaient toujours trouvé en lui un protecteur zélé. Son inépuisable charité n'avait pas peu contribué à lui concilier la reconnaissance publique, dont M. Raby, l'un des directeurs de l'hôpital, se

(1) ROBERT, (François-Roger), conseiller d'État, Intendant, etc., époux de dame Marie-Françoise de Visdelou, mort le 25 mars 1736, inhumé le lendemain dans l'église Saint-Louis. Commissaire de l'armée du comte J. d'Estrées, en 1685, il concourut aux négociations qui eurent lieu avec le Dey d'Alger et le Bey de Tunis, après le bombardement de ces deux villes. Au mois de décembre de cette année, il fut envoyé en Angleterre avec mission spéciale d'agir le plus adroitement qu'il lui serait possible pour déterminer les protestants réfugiés à rentrer en France. Il avait pour instruction de donner à sa mission le caractère ostensible d'une enquête commerciale, en même temps qu'il était chargé de visiter les arsenaux anglais et de recueillir tous les renseignements propres à en faire connaître les ressources ainsi que les projets du gouvernement britannique. Attaché, en 1687, à l'ambassade de M. de Lavardin à Rome, il adressa à Seignelay, conformément aux ordres de ce ministre, plusieurs lettres révélant maint incident curieux du conflit engagé entre Louis XIV et le pape Innocent XI au sujet des franchises. En 1690, il fut Commissaire de l'armée commandée par M. d'Amfreville. Il était Commissaire général de la marine à Toulon, lorsqu'en 1695 il fut nommé Intendant aux îles françaises de l'Amérique. Reçu en cette qualité à la Martinique, le 2 janvier 1696, il adressa à M. de Pontchartrain, le 21 avril suivant, un mémoire très développé sur cette colonie, mémoire que notre consciencieux et savant ami, M. Pierre Margry, a publié dans le t. IV de la *Revue maritime et coloniale.* Nommé Intendant à Dunkerque en 1702, il n'y fit qu'un court séjour, ayant été promu le 9 novembre 1703, à l'Intendance de Brest, dont il prit possession dans les derniers jours du mois de décembre suivant. A sa mort, il ne laissa qu'une valeur de 35,000 livres en argent comptant ou arriérés de pensions et d'appointements. Sa veuve, dont le revenu en biens fonds était de 9,200 livres, obtint une pension de 1,200 livres, et chacun de ses fils celle de 1,000 livres. (*Notes de l'auteur et de M. Guichon de Grandpont.*)

fit l'interprête, en demandant, le 1er mai, qu'un grand service solennel, annoncé à son de cloches des deux côtés de la ville, fût célébré pour le repos de son âme, aux frais de l'hôpital. M. Bigot de la Mothe lui fut donné pour successeur le 1er juin 1736.

L'année suivante, on mit un terme à la banalité presqu'inévitable du port, et l'on diminua les chances d'incendie auxquelles il était exposé. Ce fut au moyen de la démolition de douze maisons particulières construites, depuis 1672, devant la crique de Troulan, de l'Intendance à la pompe située à l'extrémité du mur qui les remplaça, mur dont la construction, commencée en 1738, ne put être terminée qu'en 1739, tant étaient restreints les fonds affectés aux travaux.

Ce n'était pas la bonne volonté qui manquait à Maurepas, mais il était réduit à attendre qu'il pût obtenir les moyens matériels d'assurer la restauration de la marine. Voulant du moins la préparer en substituant, dans la construction navale, une théorie rationnelle à la pratique souvent routinière des constructeurs qui n'avaient pas tous, à beaucoup près, l'intelligence dont Hubac, père et fils, Blaise Pangolo et Josselin Hélie avaient si heureusement donné des preuves, Maurepas trouva à Brest l'homme le plus propre à le seconder. C'était Blaise Ollivier, fils du constructeur mort en 1736, et constructeur lui-même. Déjà connu par les excellentes qualités des vaisseaux exécutés sur ses plans, il fut choisi par Maurepas, de préférence à tout autre ingénieur, pour une mission qui exigeait tout à la fois prudence, discrétion, adresse et habileté. Il s'agissait de surprendre, dans les chantiers de l'Angleterre et de la Hollande, le secret de leurs méthodes de construction. Pendant les cinq mois que dura cette mission, Ollivier consacra toutes ses jour-

nées à la visite des arsenaux, et la plus grande partie des nuits à la rédaction de ses remarques qu'il faisait parvenir au ministre par des voies concertées entre eux, et dans lesquelles se trouvèrent posés pour la première fois les vrais principes de l'architecture navale, principes que l'auteur, après son retour à Brest, au mois de septembre 1737, appliqua au *Dauphin-Royal* qu'il avait mis en chantier, au commencement de l'année, aux vaisseaux le *Mars*, l'*Alcide*, à la frégate l'*Amazone* et à la flûte le *Chameau* qu'il construisit ensuite (1).

L'année suivante eut lieu un fait qui témoigne encore de l'intérêt que Maurepas prenait au développement de la marine. Ce fut l'inspection détaillée du port de Brest que fit M. Maillart, nommé depuis neuf mois aux fonctions d'Intendant à Saint-Domingue, où il ne fut installé qu'au mois de janvier suivant (2). M. Maillart consacra la plus grande partie du mois d'octobre à son inspection. Il s'assura que, par la manière dont M. Bigot de la Mothe faisait travailler à l'excavation de deux des cales de Bordenave, elles donneraient lieu à beaucoup moins de dépense qu'on ne l'avait cru, et il reconnut l'urgence de réparer

(1) Recourir, pour plus de détails, à nos *Essais de Biographie maritime*, p. 96-99. On y trouve la preuve que, de leur propre aveu, les Anglais nous étaient inférieurs sous le rapport de la construction, de même que dans les *Remarques* d'Ollivier (Mss n° 2,969a de la Bibliothèque du port de Brest), on voit qu'il eut peu à leur emprunter.

(2) MAILLART BESRON ou BERRON (Simon-Pierre), Conseiller du Roi en ses conseils, nommé Intendant des îles sous le Vent, à Saint-Domingue, le 1er juillet 1738, avait été jusques-là et depuis le 1er juin 1728, secrétaire du ministre, comte de Maurepas. Il repassa en France en 1753, se retira et prit des lettres de noblesse à la fin de la dite année. (*Note de M. Guichon de Grandpont.*)

le magasin de la Tonnellerie, étançonné de toutes parts, ainsi que de refaire, si l'on pouvait obtenir des fonds du maréchal d'Asfeld, plusieurs portions de quais entièrement démolies. La nécessité de faire du curage du port un service permanent lui fut démontrée. La police de la ville prenait si peu de soin du balayage des rues que tous les décombres et immondices étaient journellement charriés dans le port qui se comblait dès que l'on cessait de le curer, au point que de moyens vaisseaux, tels que le *Lys*, de 70 canons, n'ayant que 20 pieds de tirant d'eau à l'arrière, talonnaient sous leur armement, vis-à-vis de l'Intendance. M. Maillart vit lancer, à peu de jours d'intervalle, le *Dauphin-Royal*, construit par Ollivier; l'*Atlas*, par M. Geoffroy, qui avait suivi la même méthode que lui, et le *Superbe*, dont l'auteur était M. Hélie, fils. M. Maillart qui, comme tous les officiers généraux, faisait le plus grand cas d'Ollivier, eut de fréquents rapports avec cet ingénieur qui en profita pour lui suggérer l'idée d'établir, dans la crique de Pontaniou, deux formes de radoub. Le ministre approuva en principe les travaux demandés; mais, comme toujours, les ressources manquaient. Ce n'était pas, en effet, avec le crédit de 698,603 livres accordé pour l'exercice 1739 que l'on pouvait songer à les entreprendre, alors surtout que Maurepas ne cessait de prescrire de se renfermer dans les limites de ce crédit. Aussi ne semble-t-on avoir travaillé, pendant cette année, qu'aux deux cales de Bordenave, que M. Maillart avait vu excaver, et que M. Dumontier de Princé, ingénieur en chef des fortifications, chargé d'exécuter les plans de Joseph Ollivier, ne put terminer qu'en 1740.

Un évènement qui aurait pu avoir de graves conséquences, ce fut l'incendie, heureusement arrêté, de

l'hôpital de la marine, où le feu prit, le 25 octobre 1739, par l'imprudence de deux ouvriers aliénés qu'on laissait se promener et fumer en toute liberté. Cet incendie commença par une écurie attenant à la salle Sainte-Reine, et contenant de la paille sur laquelle étaient tombées des étincelles de leurs pipes. Quoique le vent soufflât fortement du Nord, on se rendit assez promptement maître du feu pour n'avoir à reconstruire que 27 toises des deux édifices contigus.

L'année suivante, 1740, fut organisée l'École d'Anatomie. Quoique l'ordonnance de 1689 eût imposé au médecin de chaque port le devoir de faire exercer les chirurgiens de la marine aux dissections anatomiques et de leur donner les connaissances nécessaires pour qu'ils pussent apprécier les causes des maladies et le traitement qu'elles exigeaient ; quoiqu'elle eût en même temps enjoint au chirurgien-major d'assister et de faire assister les chirurgiens ordinaires aux dissections, de leur démontrer la situation des veines, artères, muscles, tendons, etc., de leur expliquer les précautions à prendre en cas d'amputation et de pansement, ces sages prescriptions n'avaient encore reçu aucune exécution plus de trente ans après. Les funestes conséquences de l'impéritie des chirurgiens embarqués excitèrent enfin, en 1722, le zèle de M. Dupuy, alors premier médecin de la marine à Rochefort. C'est à cet homme, aussi humain qu'éclairé, que la marine doit l'établissement de sa première école de médecine qui devint bientôt une pépinière d'habiles praticiens. En 1731, à la mort de M. Robeau, successeur de M. Olivier, Maurepas appréciant les avantages déjà produits par l'école de Rochefort, jeta les premiers fondements de celle de Brest. M. Pépin, qui remplaça M. Robeau, fut chargé de l'organiser sur le

même plan que celle de Rochefort. M. Rolland, en 1734, et M. Aubert, en 1739, avaient fait, sous sa direction supérieure, le cours d'anatomie. Par un règlement du 30 janvier 1740, le ministre organisa définitivement l'école. Au mois de décembre précédent, M. Pépin avait représenté que, pour maintenir la discipline parmi les jeunes chirurgiens, rendre leur position plus stable, et les empêcher, à leur retour de la mer, d'aller chercher ailleurs des moyens d'existence, il conviendrait d'en entretenir huit à 15 livres par mois, quatre à 12 livres et quatre à 8 livres, avec la ration, indépendamment de quinze apprentis à la ration simple. Le ministre goûta ces propositions, en décidant que le nombre des seconds, aides et élèves chirurgiens serait de 31. Nourris et logés à l'hôpital, les élèves furent soumis à la surveillance d'un prévôt, et bientôt la régularité du travail et de la conduite produisit d'heureux fruits, surtout après que M. Aubert, deuxième médecin, et M. Chardon de Courcelles, premier médecin, eurent pris, le premier en 1741, le second en 1742, la direction de l'école, que la négligence de M. Pépin aurait fait péricliter s'il en avait été chargé plus long-temps.

Ollivier, à qui le brevet d'ingénieur fut expédié le 10 juillet 1730, ne pouvait pas justifier, comme il le désirait, la distinction dont il avait été si justement l'objet. Rien ou presque rien, en effet, ne se faisait dans le port. Si, en prévision de la guerre, considérée comme l'inévitable conséquence de la mort de l'empereur Charles VI, on réparait les batteries de la rade, dans le port on se bornait à continuer le travail des cales, à terminer une étuve à plier les bordages, à établir, dans les hangars du Moulin-à-Poudre, un atelier de corderie provisoire et quatre feux de forge

derrière le bassin de Troulan. L'année 1741 fût plus stérile encore, car si ce fut cette année que commença la construction de la chapelle du séminaire des Jésuites, dont M. Bigot de la Mothe posa la première pierre le 10 août, cette construction ne saurait être comprise parmi les travaux à la charge de la marine, bien qu'il en ait été ainsi, en très grande partie du moins (*Appendice*, § 4). Le seul travail qui semble avoir été entamé, c'est celui du corps-de-garde de la *Pointe*, substitué au ponton la *Bellone* qui en tenait lieu.

En 1742, il y eut plus d'activité. On continua les cales, on établit à la *Pointe* la première rampe du Fer à Cheval, et, dans la crique de Pontaniou, les forges des constructions navales, démolies en 1789 pour faire place aux forges actuelles. Mais ce que l'on fit de plus important, ce furent les travaux préliminaires des trois premières formes de Pontaniou, exécutés par M. Choquet de Lindu, sur les plans et sous la direction d'Ollivier.

L'année se termina par un incendie autrement grave que celui du 25 octobre 1739. Il éclata sur plusieurs points en même temps, du côté de Recouvrance, à six heures du matin. En moins de deux heures, le feu dévora les édifices contenant les ateliers de la menuiserie, les bureaux et les magasins adjaçents remplis de planches et de gournables. Il se propagea avec tant de rapidité et de violence du côté de la prison de Pontaniou, que l'on fut obligé d'en faire sortir les détenus dont deux s'évadèrent, et de couper un édifice récemment construit en retour, d'un côté de la crique de Pontaniou, édifice contenant au rez-de-chaussée les manœuvres dont on se servait pour caréner les vaisseaux, et à l'étage supérieur de grands approvisionnements de planches de toute sorte. Là ne se borna

pas le mal. Sur les chantiers se trouvaient deux vaisseaux : le *Juste* et le *Royal-Louis*. Projetées de leur côté, les flammes les gagnèrent. Le premier n'éprouva qu'un faible dommage ; il n'en fut pas de même du *Royal-Louis*, de 124 canons. Il était achevé jusqu'à son troisième pont, et ses bancs de gaillards étaient placés. S'il ne fut pas entièrement détruit, ce fut grâce aux efforts des officiers, marins et soldats qui, jusqu'au lendemain matin (26 décembre 1742), se relayèrent par escouades de 500 travailleurs. Malgré tout, la perte dût être considérable, puisque celle qui fut constatée au premier février 1743, alors qu'on n'avait pu encore rassembler tous les éléments d'appréciation, s'élevait à 815,650 livres, savoir : 364,184 livres pour les approvisionnements ; 207,400 livres pour la réparation du *Royal-Louis*, et 244,066 livres pour la reconstruction des édifices.

L'apparition simultanée du feu sur plusieurs points, au début de l'incendie, avait naturellement conduit à l'attribuer à la malveillance. Les soupçons s'étaient portés sur un nommé Charles Polo, âgé de 35 ans, né à Londres. Son père, originaire de Metz, était mort au service de l'Angleterre. Venu à Brest, en 1741, sous prétexte de s'embarquer sur le vaisseau le *Mars*, Polo était en réalité soudoyé par un sieur Tompson, agent de l'ambassadeur d'Angleterre. Ce Tompson lui écrivait sous le nom de Rossel et lui faisait d'assez fréquents envois de fonds, soit par la poste, soit par l'intermédiaire d'un sieur et d'une dame de Favarger. C'est à l'aide de ces subsides que Polo avait vécu jusqu'au mois de septembre 1741 chez la femme Cotte, hôtesse du Grand-Monarque, ensuite chez une veuve Marzin, dont le beau-frère, M. Varsavaux, procureur fiscal de Coatméal, et secrétaire greffier de la commu-

nauté de Brest, avait reçu un assez grand nombre de lettres adressées à Polo, et deux remises de fonds qui lui étaient destinées, l'une de 400 et quelques livres au mois d'août 1742, l'autre peu de jours avant l'incendie. M. Bigot de la Mothe fit immédiatement saisir Polo, M. Varsavaux et la femme Marzin, ainsi qu'un pilote anglais, nommé Hélary, grand ami du premier. Polo et Hélary, malades, furent mis à l'hôpital de la marine, dans des chambres grillées et séparées, un fer aux pieds; la femme Marzin et son beau-frère furent incarcérés au château. Une longue procédure fut instruite par M. l'Intendant qu'avait commis un arrêt du Conseil. Nous n'en connaissons que les interrogatoires subis au mois d'août 1743, par les trois premiers accusés; mais de ces interrogatoires, comme des papiers saisis chez Polo et de la correspondance administrative, il semble résulter que ce personnage, entièrement étranger à l'incendie, était un espion ou plutôt un escroc, peu intelligent, du reste, qui ne transmettait à Tompson que des nouvelles insignifiantes. Nous ignorons quelle fut l'issue du procès intenté à lui et à ses co-accusés, la correspondance ne la faisant pas connaître. Si elle est muette sur leur sort, elle ne l'est pas sur celui d'un nommé Auger, cuisinier, qui avait aussi été arrêté à l'occasion de l'incendie. Au mois de juin 1746, on vint à s'apercevoir que, depuis trois ans et demi, on l'avait oublié en prison, bien qu'aucune charge ne se fût élevée contre lui.

Le désastre qu'on venait d'essuyer exigeait un remède prompt et complet. Quoi qu'il en soit, Maurepas ne put affecter, en 1743, qu'un crédit de 80,000 livres pour la reconstruction des magasins et des bureaux incendiés, ainsi que pour celle de la prison qu'il ordonna de déplacer et d'établir à l'extrémité des grandes forges,

au fond de la crique de Pontaniou. Il fallut ajourner les travaux des nouvelles formes et se borner à démolir les seize magasins en bois qui régnaient le long du côté sud de la crique. Il fallut aussi remettre à une autre époque le curage de l'arrière-port, très peu profond, et qui se serait promptement comblé si le Ministre n'avait obtenu, cette année, un arrêt du Conseil interdisant le labour des terres à moins de 60 toises de distance de chacun des bords de la Penfeld.

L'incendie du 25 décembre 1742 avait suggéré à Maurepas (29 janvier 1743) la pensée que la corderie, par son mode de construction aussi bien que par sa situation, était incessamment exposée à devenir la proie des flammes. Il semblerait qu'une secrète intuition lui présageait le nouveau désastre dans lequel elle devait être enveloppée à un an de là. Tels furent, en effet, les résultats de l'incendie du 30 janvier 1744 qui la consuma entièrement, ainsi que le magasin général, occupant une partie du magasin général actuel, et le contrôle, situé là où se trouve la direction du port. Les approvisionnements que renfermait le magasin général furent détruits, ce qui était d'autant plus regrettable que la guerre déclarée à l'Angleterre, au mois de mars de cette année, obligea à passer en toute hâte des marchés nouveaux et onéreux, et à retirer des munitions des autres ports. Quant à la comptabilité, elle éprouva à peu près le même sort que les approvisionnements. Les débris qu'on en put sauver n'ayant pas permis de la reconstituer, une ordonnance royale du 26 avril 1744 prescrivit un recensement du matériel existant dans l'arsenal, matériel dont le garde-magasin fut seulement chargé.

M. Bigot de la Mothe avait été très bref dans le compte qu'il avait rendu au ministre de ce funeste

évènement sur lequel les minutes de sa correspondance se taisent même complètement. Mais des lettres particulières avaient suppléé à ses réticences en faisant connaître que le feu avait commencé par un appartement servant de salle à manger aux contrôleurs, et séparé du magasin général par une cloison ou un faible mur fait après coup. On était dans l'usage d'y faire un grand feu, et, circonstance aggravante, le soin de l'éteindre était confié à un gardien que l'on avait congédié peu de temps auparavant, parce que sa négligence avait causé un incendie antérieur à Pontaniou, celui très vraisemblablement de 1742.

Des édifices incendiés, la tour de l'horloge fut seule reconstruite en 1744. La même année fut terminée la quatrième et dernière cale de Bordenave. Le magasin général, les deux pavillons qui le terminent, et qui, sous des noms différents, étaient alors affectés aux services de la direction du port, de l'inspection de la marine et du détail des approvisionnements, furent commencés en même temps, ainsi que le corps de bâtiments situé au nord de la forme de Troulan, et comprenant, indépendamment de l'école de maistrance, divers ateliers relevant des constructions navales, tels que les forges, l'atelier des boussoles, etc. Cet ensemble de bâtiments (*Appendice*, § 5) fut terminé en 1745, année où Ollivier fit les premiers travaux de la corderie haute, rétablit la première rampe et le palier de l'avant-garde, les plates-formes de la batterie de mortiers pour le bastion du goulet, et s'occupa de la forme de Troulan, dont M. Robelin, en 1707, n'avait que très imparfaitement atténué les nombreux défauts (1). L'un des plus grands était la difficulté de son épuisement. Ce fut là le dernier travail de cet habile ingénieur; la

(1) *Essais de Biographie maritime*, par P. Levot, p. 101-102.

mort qui le surprit, le 20 octobre 1746, à l'âge de 45 ans, ne lui permit pas d'achever les trois premières formes de Pontaniou, en cours d'exécution depuis quatre ans. Ce travail avait présenté de grands obstacles. Les pilotis qu'il avait d'abord fallu établir avaient difficilement rencontré le solide, et n'avaient pu y pénétrer qu'au moyen d'un mouton de fer pesant plus de 600 kilos et ayant 10 mètres 70 centimètres de chute. Des deux côtés de chaque forme l'un était sur le roc, et l'autre sur la vase, à l'endroit d'un gros mur de refend qu'il fallait rendre aussi solide que le roc même. Malgré toutes les précautions prises pour enlever le bois de la vase, le fond était si gâté par la présence des autres corps étrangers que les pieux se trouvaient incessamment dérangés. Les marées les plus avantageuses ne laissant guère que deux heures par jour pour faire le travail de l'épuisement et de la construction, on sent avec quelle lenteur durent marcher les formes. Aussi, lorsqu'Ollivier mourut, n'avait-il encore placé que les premiers rangs de chapeaux dans l'entrée de l'anse, sur une profondeur de 7^{m},68, et il restait un espace considérable à piloter.

En 1747, Choquet de Lindu, qui lui succéda, termina la corderie haute (*Appendice*, § 6), construisit autour de la forme de Troulan un magasin au goudron, les forges de la serrurerie et une plomberie. En 1748, il établit une forge de huit feux à proximité des nouvelles cales de Bordenave où deux vaisseaux étaient sur les chantiers, et où un troisième, de 80 canons, devait être prochainement commencé. Vers la fin de cette année, la réunion des galères à la marine, ordonnée le 27 septembre 1748, détermina la répartition entre les ports de Toulon, Rochefort et Brest, des 4,000 forçats que contenaient les bagnes flottants de Marseille.

Maurepas ne vit pas l'exécution de cette mesure ; une intrigue de cour lui fit perdre son portefeuille vers la fin du mois d'avril 1749. Pendant les dix dernières années de son ministère, les difficultés de sa position s'étaient accrues, limité qu'il avait été par l'insuffisance des ressources mises à sa disposition. La guerre déclarée en 1739 par l'Angleterre à l'Espagne, notre alliée, pouvait éventuellement exiger notre concours en faveur de cette dernière puissance, ce qui eut lieu en effet. Pendant les quatre années suivantes, il y eut donc des armements, mais dans des proportions restreintes. Le plus important que l'on effectua à Brest fut celui de 12 vaisseaux envoyés en Amérique sous les ordres du marquis d'Antin pour y observer l'amiral Vernon. Au mois d'octobre 1743, Maurepas, dégagé des obstacles que lui avait obstinément opposés le cardinal de Fleury, mort le 29 janvier précédent, demanda trente millions qu'il voulait employer à armer tous les vaisseaux existants et à remplacer par des neufs ceux qui seraient hors d'état de servir. On ne lui en accorda que dix pour 1744 et pas davantage pour 1745. Aux engagements peu importants que nous avions eus d'abord avec les Anglais avaient pourtant succédé des hostilités sérieuses ; aussi les fonds répartis entre les divers ports ne permirent-ils à aucun d'eux de fournir le contingent nécessaire pour que la France soutînt efficacement l'honneur du pavillon. N'ayant plus à supporter le fardeau de la guerre (1), Maurepas

(1) La guerre de la succession d'Autriche qui, vu l'état d'abandon de la marine française, devait nécessairement nous être fatale, ne le fut pourtant pas, à beaucoup près, autant qu'on pourrait le croire, d'après l'étrange assertion de Voltaire qui prétend (*Siècle de Louis XV*) qu'après le combat du cap Finistère (10 octobre 1747), il ne nous restait plus qu'un seul vaisseau. Des longues recherches

s'apprêtait, lorsqu'il fut remplacé, à en réparer les maux, et voulant s'entourer d'auxiliaires actifs, il avait consenti à la retraite de M. Bigot de la Mothe (1), à qui son grand âge commandait le repos, et M. Hocquart (2) avait été nommé à sa place le 1er avril 1749.

auxquelles nous nous sommes livré, il résulte pour nous que, quand la paix d'Aix-la-Chapelle fut signée peu de mois après, la France possédait environ 58 vaisseaux dont 8 sur les chantiers. Sauf ces derniers, il est vrai, les autres étaient généralement en mauvais état. Quoi qu'il en soit, il y avait loin de cette situation à celle qu'indique Voltaire.

(1) Bigot de la Mothe (Jacques), originaire de l'Orléanais, entré dans la marine en 1692, en qualité d'écrivain principal, navigua comme Commissaire de diverses escadres, et servait au Havre sous les ordres de son oncle, M. de Louvigny d'Orgemont, lorsque ce dernier résolut d'empêcher le sieur Orvilliers, écrivain et son secrétaire, d'épouser la demoiselle Godeheu, ouvrière en dentelles dans cette ville, sœur de celui qui, plus tard, devenu l'un des directeurs de la Compagnie des Indes, fut envoyé, en 1754, à Pondichéry pour arranger, avec Dupleix, les affaires de la Compagnie, et remplacer ce gouverneur. M. de Louvigny chargea son neveu de faire avorter les projets d'Orvilliers. M. Bigot de la Mothe répondit, et peut-être au-delà, aux désirs de son oncle, en épousant lui-même Mlle Godeheu. Devenu Ordonnateur à Dunkerque, puis Commissaire général à Nantes en 1721, Bigot de la Mothe passa en cette qualité à Brest, où il fut promu chevalier de Saint-Michel en 1731, et Intendant en 1736. En 1747, le Roi, pour lui témoigner sa satisfaction de ses services, de ceux surtout qu'il avait rendus pendant la guerre de la succession d'Autriche, de son activité et de son désintéressement, le nomma Conseiller d'État (20 avril), et lorsqu'il quitta le service, au mois de mars 1749, Sa Majesté lui accorda, indépendamment de sa demi-solde pour retraite, une pension de 4,000 livres sur le trésor royal, pension dont la moitié fut reversée, après sa mort, à ses deux fils, MM. Bigot de Morognes, capitaine de vaisseau, et Bigot de Chezelles, ancien major au régiment de Conti. Il mourut à Brest le 15 novembre 1753, à l'âge de 84 ans 5 mois, et fut enterré le lendemain en l'église Saint-Louis, chapelle Sainte-Marguerite, où était l'enfeu de sa famille. (*Notes de l'auteur et de M. Guichon de Grandpont.*)

(2) Hocquart de Champerny (Gilles), né à Mortagne en 1694, mort au mois d'août 1783, était le troisième des quatorze enfants

Plus heureux que son prédécesseur, M. de Rouillé obtint, pendant les cinq années de son administration, des crédits au moyen desquels il put tout à la fois combler une partie des vides du matériel naval, poursuivre les travaux en cours d'exécution et en commencer de nouveaux.

Le 30 mai 1749 arrivèrent à Brest 961 forçats venus, en partie par terre, en partie par mer.

de Jean-Hyacinthe Hocquart qui fut Ordonnateur à Brest et à Nantes, et qui, après avoir été nommé Intendant à Toulon en 1716, passa en cette qualité au Havre, le 6 octobre 1720, et mourut à Paris, âgé de 74 ans, le 17 octobre 1723. Un de ses fils, Toussaint, devint chef d'escadre, un autre fermier général, et un troisième trésorier général de l'artillerie. Gilles fut nommé, en 1729, Ordonnateur faisant fonctions d'Intendant au Canada, Intendant titulaire de cette colonie en 1731, Intendant à Brest le 1er avril 1749, et Conseiller d'État le 29 décembre 1753. Il épousa en 1750 Anne Catherine de la Lande Calan, fille de Claude de la Lande Calan, doyen de la noblesse de Bretagne. Lorsque les deux époux arrivèrent à Brest, dans les derniers jours du mois d'août, M. de Camilly, commandant de la marine, fit tirer 15 coups de canon par la batterie de la Pointe et border le quai par 200 soldats de marine : « Les honneurs que l'on rend aux dames sont regardés sans conséquence ; aussi j'espère que vous approuverez ceux que j'ai fait rendre à Mme l'Intendante, ne l'ayant fait que pour témoigner l'union qui règne entre les deux corps, qui m'a paru être votre intention. » (*Lettre de M. de Camilly au Ministre du* 31 *août* 1750.) Le Roi lui accorda, ainsi qu'à Mme Hocquart, le 12 mai 1756, la concession viagère du poste de Mekalina, dans le fleuve Saint-Laurent, pour y former des établissements de pêche, en remplacement de celui de Saint-Modet qu'il avait précédemment obtenu. Pour le récompenser des services qu'il rendait depuis 48 ans, et l'indemniser des pertes qu'il avait éprouvées pendant les 18 années de son administration au Canada, où il avait tenu son rang si honorablement qu'il y avait consommé sa fortune et que le Roi avait dû payer ses dettes, la charge d'Intendant des classes fut rétablie en sa faveur le 1er octobre 1764. Parvenu à l'âge de 72 ans, il obtint, à la fin de juillet 1765, la permission de cesser ses services à Brest, et se retira avec une pension de 9,000 livres. (*Notes de l'auteur et de M. Guichon de Grandpont.*)

Parmi eux se trouvaient 27 turcs ou esclaves du Roi et quelques religionnaires. Placés, à défaut de bagne, dans la corderie basse, préalablement appropriée à cette destination transitoire, ils furent immédiatement employés au curage du port et le poussèrent si activement qu'au mois d'août suivant, ils avaient enlevé 1,076 gabarrées ou 2,152 toises cubes de vase. Satisfait de ce premier résultat, le Ministre songea à donner une profondeur convenable aux diverses parties du chenal où il s'était formé des attérissements. Dans ce but, il passa, le 5 septembre 1749, un marché avec le nommé Deguignen, déjà chargé du curage. Par son marché du 1er avril 1741, cet entrepreneur s'était obligé à curer le port depuis la galiote stationnée entre la tour Blanche et la tour Noire, jusqu'à la machine à mâter, et à transporter les vases en rade, le tout à raison de 9 livres 3 sols par gabarrée. Le prix de la gabarrée de vases extraites depuis la machine à mâter jusqu'à la Pointe était de 10 livres 3 sols, et Deguignen avait à sa charge le personnel nécessaire à l'exécution du travail. Par le nouveau marché, résiliable à la volonté du Ministre, des forçats furent mis à la disposition de l'entrepreneur qui devait, non-seulement les payer, mais encore les nourrir, en même temps que ses prix étaient réduits à 1 livre 6 sols par gabarrée. Les autres travaux exécutés en 1749 furent l'établissement du parc aux boulets, sur le quai des vivres, et la construction sur ce même quai de cinq nouveaux fours auxquels on donna le nom de magasin neuf (1). Choquet de Lindu avait proposé d'en faire dix-huit après avoir jeté bas la vieille boulangerie dont les soutes avaient tellement été surchar-

(1) Ces cinq fours, incendiés le 24 octobre 1759, furent rebâtis en 1761, par Choquet de Lindu.

gées de biscuit en 1745 que les poutres se rompaient et les murs menaçaient de tomber, ce qui avait obligé à cesser de s'en servir. En même temps, on excavait la montagne de Keravel où Maurepas avait ordonné de construire le bagne. Commencé en 1750, cet édifice fut terminé au mois de décembre de l'année suivante, ou, tout au moins, mis en état de recevoir, le 18 de ce mois, les 2,000 forçats composant alors la chiourme (*Appendice*, § 7). Ce nouveau personnel occasionnant une plus grande consommation d'eau, on fit alors les travaux nécessaires pour conduire à l'hôpital de la marine l'eau d'une source distante de 500 toises, en remplacement de celle qui fut prise pour le service du bagne.

En 1751, conformément aux ordres qu'avait donnés M. de Rouillé pendant son séjour à Brest l'année précédente, Choquet de Lindu reprit le travail des formes et fit un mur de clôture depuis le bagne jusqu'à l'extrémité de la montagne de Keravel, du côté du magasin général, pour empêcher la communication, sur ce point, entre la ville et l'arsenal. Il était simultanément pourvu à des besoins d'un autre ordre. Logé dans une maison particulière et peu convenable, le Commandant de la marine était, sous ce rapport, dans une situation qui contrastait avec celle de l'Intendant. Pour la faire cesser, on acheta, le 18 avril 1751, de M. d'Aché de Serquigny, capitaine de vaisseau, au prix de 46,000 livres, l'hôtel occupé aujourd'hui par les bureaux du Commissaire général, des fonds, des revues, etc. (1). Il fallait aussi trouver aux gardes de

(1) Cet hôtel, que le Commandant de la marine vint alors habiter, était si petit et si mal distribué, que les jours de réception on était obligé de répartir les invités dans plusieurs appartements, même dans une antichambre, ce qui détermina M. de Roquefeuil à demander, en 1764, à être logé dans l'ancien séminaire des Jésuites, où

la marine un logement autre que celui qu'ils occupaient, sur le quai Tourville, dans le vieux magasin construit du temps de François Ier, magasin qui tombait en ruines. Ce fut pour satisfaire à cette nécessité que, le 10 août 1752, on acheta des héritiers du marquis de Crévecœur l'hôtel Saint-Pierre où les gardes furent installés. Leur instruction préoccupait M. de Rouillé qui avait ordonné l'armement et la fréquente sortie de neuf chaloupes, pour que ceux d'entre eux qui avaient déjà fait campagne pussent s'exercer à la pratique des évolutions navales. Il voulait que la théorie leur fût en même temps enseignée à terre, et ce fut dans ce but qu'en 1754 et 1755, on construisit, pour y établir leurs salles tactiques, l'aile de l'hôtel dont une partie renferme aujourd'hui les bureaux de la Préfecture maritime, et qu'en 1756 on acheta un terrain pour augmenter la cour de l'hôtel leur servant de place d'armes (1).

une habitation plus digne lui aurait été facilement ménagée, et d'où il aurait pu avoir constamment l'œil sur le port. Cette demande ne fut pas accueillie. Le séminaire servit de caserne jusqu'en 1771, époque où les gardes de la marine y furent placés. Le Commandant de la marine prit alors possession de l'hôtel Saint-Pierre dont la salle de réception fut ornée, l'année suivante, d'un portrait de Louis XV, envoyé par le ministre, et l'on installa en 1776, dans l'hôtel d'Aché, les bureaux du Commissaire général, des fonds, des revues, etc., bureaux qui furent transférés dans le local du bureau actuel des armements, lorsqu'en 1787, l'Intendant abandonna son hôtel, tombant en ruines, pour habiter l'hôtel d'Aché, que M. Trouille augmenta d'une aile et d'une chapelle.

(1) L'hôtel Saint-Pierre, lors de son acquisition, se composait : 1° d'un grand corps-de-logis formé d'un rez-de-chaussée, deux étages et mansardes ; 2° d'une cour close sur la rue de Siam ; 3° d'une cuisine, une écurie et un pavillon ayant en bas une remise, et au-dessus une chambre et deux petits cabinets, le tout s'étendant sur les ailes du corps-de-logis principal, des deux côtés de la cour ; 4° des petites maisons situées au devant de la basse-cour, dans laquelle se trouvaient un appentis, une rôtissoire, les

Le soin que prenait M. de Rouillé de pourvoir à l'instruction des gardes de la marine n'était pas la seule preuve de sa sollicitude pour le progrès des sciences nautiques. Il en donna une nouvelle en faisant exécuter par M. de Chabert, parti le 29 juin 1750, le voyage qui eut pour résultat la rectification des cartes de l'Acadie, de l'île Royale et de Terre-Neuve. Il en donna une plus caractéristique encore en sanctionnant, le 30 juillet 1752, la constitution de l'Académie de la marine et en la dotant d'un fonds qui lui fournit les moyens de créer sa bibliothèque devenue celle du port. (*Appendice*, § 8.)

M. de Machault, qui lui succéda au mois de juillet 1754, s'attacha, dès son entrée au ministère, à mettre la marine sur le pied le plus respectable. Par suite des ordres qu'avait donnés son prédécesseur, on avait rassemblé des approvisionnements de mâtures pouvant faire face aux besoins de trente ans. Il leur fallait un lieu de dépôt convenable. L'anse de Penfeld ne pouvant les contenir tous, une partie des 7 à 800 mâts qu'il restait à placer furent immergés dans celle de Kerhuon (*Appendice*, § 9) dont une portion fut prise à ferme de M. de Mervé, à raison de 60 livres par an, et les grands mâts façonnés furent placés dans le magasin commencé en 1756 et achevé en 1761 sur le terrain acheté à cet effet le 10 juillet 1755, magasin qui se voit en

vestiges d'une glacière et un four; 5° d'un jardin avec terrasse au midi de l'hôtel; 6° enfin, d'un jardin potager, dont une partie servit, en 1766, à la construction de la salle de spectacle. Le Commandant de la marine vint habiter cet hôtel en 1787, lorsque l'Intendant quitta le sien pour s'installer dans celui d'Aché. Le 25 mars 1816, la marine a acheté, au prix de 17,000 francs, rue de Siam, 45 et 46, deux maisons, un jardin et un jardinet sur l'emplacement desquels on a élevé le corps-de-garde et les dépendances de l'hôtel du côté de la rue d'Aiguillon.

deça de l'anse Saupin, et qu'on désigne communément sous le nom de *petit bagne*, bien qu'il serve encore de dépôt de mâtures, parce que, au commencement de ce siècle, on y caserna un assez grand nombre de forçats employés pendant plusieurs années à l'établissement de la Digue où île factice. En 1756, on construisit la contrescarpe de la batterie Royale, et l'on continua les formes de Pontaniou qui purent recevoir des vaisseaux, la première le 2 février 1756, la seconde au mois d'août suivant, et la troisième au mois de mars 1757. (*Appendice*, § 10.)

A la même époque, on reprenait la construction des casernes de la marine, suspendue depuis 1732. Les États de la province ayant accordé des fonds pour leur achèvement, le Ministre avait invité M. Hocquart, le 10 avril 1755, à profiter de la belle saison pour faire les tranchées de la fondation. Mais, soit que les fonds votés se fissent attendre, soit toute autre cause, les travaux s'exécutèrent avec une lenteur qui détermina les États à formuler, le 13 décembre 1757, des plaintes auxquelles les nécessités de la guerre ne permirent pas de satisfaire aussi promptement qu'il eût été désirable, puisque les casernes ne furent entièrement terminées qu'en 1766. (*Appendice*, § 11.)

Ces derniers travaux avaient coïncidé, en effet, avec les armements nécessités par la guerre de Sept ans, guerre à laquelle le port de Brest coopéra par l'armement des deux divisions commandées (novembre 1757) par MM. de Kersaint et de Caumont; de la division de cinq vaisseaux et de deux frégates parties pour Louisbourg, le 30 janvier 1757, sous les ordres du chef d'escadre de Beaufremont; de l'escadre de neuf vaisseaux et deux frégates que le lieutenant général du Bois de la Motte, conduisit à la

même destination, le 3 mai suivant, et dont le retour à Brest, au mois de novembre de la même année, devait y laisser de si lugubres souvenirs ; des huit vaisseaux et des deux frégates envoyés dans l'Inde, au mois d'avril 1757, sous les ordres du comte d'Aché, et portant les troupes expéditionnaires commandées par Lally ; de la division aux ordres de M. de Breugnon, qui mit à la voile le 21 avril 1758 ; de l'armée navale du maréchal de Conflans dont le désastre dans la baie de Quibéron (20 novembre 1759) porta à la marine française un coup dont elle ne put se remettre pendant les dernières années de cette funeste guerre.

M. de Machault avait cessé d'être ministre un an après l'ouverture des hostilités. Animé de grandes vues, il en poursuivait la réalisation avec énergie et avait, en très grande partie, restauré notre matériel naval, lorsqu'une intrigue de cour vint l'arrêter dans sa marche. Dans les premiers mois de 1756, il avait, d'après l'avis de M. du Guay, commandant de la marine, de M. Hocquart, intendant, et des officiers de vaisseau les plus expérimentés, autorisé l'établissement sur l'île Ronde d'une batterie de mortiers que le duc d'Aiguillon jugea inutile et dont il fit suspendre l'exécution, lorsqu'au mois de mai suivant, il fit l'inspection de la côte de Cornouaille (1). Si l'opinion du duc d'Aiguillon prévalut en cette circonstance, ce ne fut pas sans réclamation de la part de M. du Guay. Cet officier général pensait que, par l'établissement de cette batterie, dont il reportait l'idée première à Vauban, on aurait gagné 4 à 500 toises de portée de canon pour la défense de la rade ; qu'une escadre, en

(1) En sa qualité de gouverneur de la province, le duc d'Aiguillon était spécialement chargé de la défense des côtes, qu'il inspecta, à plusieurs reprises, dans chacune des années 1757, 1758 et 1759.

cas d'attaque par des forces supérieures, aurait trouvé un mouillage sûr entre l'île Longue et l'île Ronde, dont les feux croisés l'auraient suffisamment protégée ; qu'enfin la batterie projetée aurait défendu l'entrée de la rivière de Landévennec. Un officier d'un grand mérite, dont l'aptitude n'est et ne peut être appréciée que des ingénieurs, M. le marquis de Pezay, connu par sa traduction de *Catulle* et de *Tibulle* plutôt que par ses travaux sur l'art de fortifier et de défendre les places, semble avoir partagé les vues de M. du Guay, dans ce passage d'un mémoire (1) où il exprime l'opinion que la batterie de la pointe de Plougastel eût dû être placée de préférence sur l'île Ronde : « A une encâblure à peu près de l'extrêmité de la pointe de Plougastel, dit-il, se trouve un petit tertre isolé dans la rade et qui peut avoir à peu près une demi-encâblure de diamètre. Ce petit tertre, appelé l'île Ronde, offroit à notre avis un emplacement unique pour établir la dite batterie de mortiers; le propre de toutes les îles est assurément, avant tout, d'avoir un excellent pourtour de retranchements naturels, et qui, par conséquent, ne coûtent rien à construire. La batterie de mortiers étoit donc là plus solidement établie que partout ailleurs, et les feux croisés essentiels à opérer s'opéroient de même dans tous leurs buts. Au lieu de cela, on a fait de l'île Ronde une carrière d'où l'on a tiré les pierres nécessaires à la construction de l'ouvrage de Plougastel. On se permettra encore de condamner bien positive-

(1) *Mémoire local et militaire sur Brest*. Ce mémoire, rédigé à la suite d'une mission secrète accomplie, en 1775, par M. de Pezay, par ordre de Louis XVI, est considéré par les hommes spéciaux comme exprimant les idées les plus saines sur la défense des côtes.

ment cette disposition. Bien des marins instruits prétendent que, si ces fouilles continuent, il est possible qu'après avoir manqué l'emplacement le plus heureux pour établir la batterie, on finisse par faire de cet emplacement un écueil fort dangereux dans la rade. Il est en effet facile de concevoir que le mouvement d'une masse d'eau, périodiquement soulevée et abaissée deux fois toutes les vingt-quatre heures, puisse à la longue achever la décomposition que les hommes auront commencée à coups de pioche et de mine. Nous ne nous permettrons pas d'ajouter foi à l'opinion des gens qui avancent, trop légèrement sans doute, que ce choix bizarre de la carrière n'a été fait que pour rendre tout-à-fait impossible l'exécution du projet contraire à celui auquel on a voulu donner aujourd'hui la préférence (1). »

M. de Moras, qui avait remplacé M. de Machault le 1er février 1757, eut à combattre la résistance des officiers généraux opposés a l'admission des officiers *bleus* dans la marine. Il y eut, à ce sujet, une vive polémique entre lui et M. du Guay. « Je vous avouerai, écrivait le Ministre à ce dernier, le 24 juin 1757, que j'ai lu avec quelque surprise votre lettre du 20 de ce mois. La réflexion qu'elle contient n'a nulle application, ni aux circonstances actuelles, ni à la décision que contenait ma lettre à laquelle vous répondez. Le désir que vous avez de voir constamment les officiers de marine pris dans la noblesse du royaume, après que ceux qui se destinent à ce service ont pris dans les salles établies dans les ports et par quelques voyages à la mer les premières connaissances, ne doit-il pas céder aux besoins du service?

(1) Les plaintes de M. de Pezay firent impression; l'extraction des pierres de l'île Ronde ne tarda pas à être interdite.

D'ailleurs, cette vue générale, adoptée trop strictement, priverait souvent le Roy de la faculté de se procurer des sujets de distinction très utiles. Les grades intermédiaires ont toujours été regardés comme le moyen de se les procurer, et c'est à cet établissement que la marine a dû les Duguay-Trouin, les Bart et plusieurs autres officiers dont la réputation peut faire pour tout ce qui sert le Roy un juste motif d'émulation. Je ne vous dissimulerai pas qu'en maintenant avec la plus grande attention la règle établie qui n'admet à la place des gardes de la marine que des sujets tirés de la noblesse du royaume, je profiterai de toutes les occasions d'attacher à ce service des sujets d'un autre état qui l'auraient mérité par des actions de valeur ou par des talents reconnus, etc., etc. » Cette ferme résolution de récompenser le mérite partout où il se trouverait, reçut, le 21 octobre suivant, une éclatante consécration par l'expédition du brevet de lieutenant de frégate au corsaire Cornic, dont les exploits réitérés, s'ils ne compensaient pas les revers fréquents qu'essuyait alors la France, y apportaient du moins une consolante diversion, surtout en Bretagne. Cette province se plaisait en effet à voir un nouveau Duguay-Trouin dans l'intrépide Morlaisien qui, aussi brave et aussi humain que son devancier, aurait peut-être conquis, de tous points, une gloire égale à la sienne, s'il avait pu disposer des mêmes moyens d'action. Un pareil choix, sanctionné par l'opinion publique, fut accueilli avec joie à Brest, où, bientôt après, le Ministre s'acquit des droits plus particuliers à la reconnaissance de la population, par la sollicitude active et éclairée dont il lui donna des preuves pendant la désastreuse épidémie qui la désola du mois de novembre 1757 au mois de mars 1758.

Des lettres reçues de Louisbourg avaient inspiré des craintes sérieuses sur l'état sanitaire des vaisseaux partis de Brest, au mois de mai 1757, sous les ordres du lieutenant-général Dubois de la Motte. Ces craintes ne se trouvèrent que trop justifiées lorsqu'arrivèrent, le 4 novembre, le vaisseau le *Bizarre* et le *Célèbre*. Le grand nombre de malades qui se trouvaient à bord de l'un et de l'autre, et la mortalité régnant parmi eux, ayant fait pressentir que les autres vaisseaux de l'escadre n'en contiendraient pas moins, M. Hocquart se hâta de prendre les mesures que commandait cette triste perspective. L'escadre mouilla sur la rade le 23 novembre, dans l'état le plus déplorable. Plus de quatre mille matelots gisaient sur les cadres, dans l'entrepont et dans la cale des vaisseaux. Ceux qui restaient debout étaient si débiles qu'ils ne pouvaient aider à la manœuvre, et que, pour affourcher les vaisseaux, il fallut leur envoyer des renforts. Les secours de toute espèce manquaient. Presque tous les aumôniers et chirurgiens étaient morts ou mourants. On détacha immédiatement des chirurgiens de l'hôpital de la marine où ils étaient pourtant loin de suffire, tant étaient nombreux les malades du *Bizarre* et du *Célèbre*. Toutefois, il fallait au plus tôt soustraire ceux des autres vaisseaux à l'influence des miasmes délétères qui les enveloppaient. Tous les malades qui purent être débarqués furent transportés, à peine vêtus, par un temps pluvieux, dans des chaloupes, et entassés pêle-mêle dans des hôpitaux où médecins et remèdes faisaient défaut. Aussi, dès le jour même, M. Hocquart exposa-t-il l'état des choses au Ministre, qui approuva, le 27, qu'indépendamment de l'hôpital, des casernes de Recouvrance, des deux églises de ce côté de la ville, du couvent des Carmes et de celui

des Capucins qui, dès le 23, avaient eté affectés à la réception des malades, on prît le séminaire des Jésuites et l'hôtel des gardes de la marine. La maladie faisait de tels ravages que la veille de la réception de la lettre du Ministre, la communauté s'était assemblée, et avait, de son côté, pris des dispositions. Après s'être concertée avec les autorités maritimes et militaires, elle avait arrêté que le régiment des volontaires étrangers évacuerait les casernes de Recouvrance et passerait du côté de Brest dans celles de la marine, et que tous les lits existant dans les premières serviraient aux malades. Dans le cas où l'on viendrait à en manquer, ou s'il y avait nécessité de les remplacer, la valeur en serait payée d'après l'estimation qu'en firent M. Jourdain, premier échevin, et M. Villeneuve Le Can, délégué par l'Intendant. Les magasins de l'État ne pouvant pas, à beaucoup près, fournir le linge dont on avait besoin, la communauté fit remise, au magasin général, de 80 paires de draps qu'elle possédait, et il fut publié, à son de caisse, que ceux des habitants qui voudraient en porter au magasin général en recevraient la valeur.

Le Ministre, appréciant la gravité des circonstances, avait, dès le 23 novembre, expédié en poste 150,000 livres qu'il voulait qu'on employât, de préférence, à payer deux mois de solde et les frais de conduite aux matelots qui, assez valides pour être renvoyés dans leurs quartiers, seraient ainsi soustraits à l'action du fléau. Il annonçait d'autres envois de fonds, et non-seulement il approuvait tout ce qu'avait déjà fait M. Hocquart pour se procurer de l'argent, mais il l'engageait à faire des traites sur le Trésorier de la marine, dût-il y avoir des bénéfices pour ce dernier, si cet appât lui semblait nécessaire.

Les courriers s'échangeaient chaque jour entre M. Hocquart et le Ministre ; et Louis XV, secouant son apathie ordinaire, avait prescrit qu'on le réveillât pour lui communiquer les bulletins de la mortalité journalière, quand ils arriveraient de nuit.

Soit que la maladie eût, dès le début, atteint les membres de la communauté, soit que, cédant à une panique regrettable, ils eussent déserté leur poste, toujours est-il qu'à la séance du 26 novembre, ils ne se trouvèrent pas en nombre pour délibérer sur la proposition du Maire. Il y a malheureusement lieu de croire que plus d'une absence était volontaire, car, à la séance du 6 décembre, il fut résolu que, conformément aux ordres de l'Intendant, l'amende de 10 livres serait imposée à ceux qui ne se rendraient pas aux assemblées de ville. Honneur à MM. Jourdain, Antoine Raby neveu, Féburier et Kerbizodec-Lunven qui, pénétrés de leurs devoirs, n'hésitèrent pas à payer de leurs personnes, et dont l'exemple ne tarda pas, grâce au ciel, à stimuler leurs collègues timorés.

On était arrivé à la mi-décembre, et aucun indice d'amélioration ne se manifestait. Loin de là, comme ne le témoignent que trop les lettres écrites les 14, 16 et 19 décembre, par M. Hocquart, et par M. Du Guay, commandant de la marine. Bien qu'un grand nombre de chirurgiens et de médecins, répondant à l'appel de M. Le Bret, intendant de Bretagne, fussent accourus de tous les points de la province, ils étaient en nombre insuffisant ; eux-mêmes, d'ailleurs, payaient déjà, en très grande partie, leur tribut à la maladie (1). C'est

(1) Le personnel médical de Brest était très restreint, et ne devait guère comprendre que les officiers de santé préposés au service des hôpitaux de la marine. Jusques-là, on n'avait rien fait pour attirer ou retenir les médecins et les chirurgiens civils. Nous voulons croire,

en ville surtout qu'elle sévissait ; là, plus encore que dans les hôpitaux, les infirmiers manquaient. Ceux qui se dévouaient à en remplir les fonctions étaient promptement victimes de leur zèle et de leur charité. M. Hocquart recourut alors aux forçats auxquels il promit la

néanmoins, qu'en 1757 on agissait envers ceux qui y résidaient autrement qu'on ne l'avait fait, au commencement du siècle, à l'égard de leurs confrères qu'on avait officiellement contraints de subir la concurrence d'un *rebouteur*. Ce rebouteur était un nommé Yves Lunven, préposé en sous-ordre, depuis 1688, à la garde des magasins du port. Les chirurgiens s'étant plaints de ce qu'il exerçait illégalement, n'ayant pris aucun degré et n'étant pourvu d'aucun diplôme, M. de Pontchartrain, ministre de la marine, trancha la difficulté d'une façon assez singulière ; il en fit, de sa pleine autorité, un chirurgien, honoraire d'abord, rétribué ensuite. « Sa Majesté, écrivait-il, le 27 juillet 1701, à M. de Louvigny, intendant du port de Brest, trouve bon que le nommé Yves Lunven, qui a le secret de remettre les membres cassés et disloqués soit employé sur l'estat du port de Brest, et elle le fera comprendre sur le premier qui sera envoyé. Cela suffit pour l'empescher d'estre inquietté par les chirurgiens de la ville, sans qu'il soit nécessaire de lui faire donner des appointements, et il pourra continuer de se faire payer par ceux pour qui il travaillera. » Les chirurgiens ne se tinrent pas pour battus ; ne croyant pas qu'un ordre ministériel pût remplacer un diplôme délivré par une faculté, ils continuèrent leur opposition. M. de Nointel, intendant de la province, intervint alors. « Sa Majesté, est-il dit dans sa lettre du 24 mai 1702, a trouvé bon que Yves Lunven continue comme il fait depuis plusieurs années à remettre les fractures et dislocations des os, à quoi son père et luy ont si utilement réussi. MM. les maire et eschevins tiendront en conséquence la main, au nom de Sa Majesté, à ce qu'il ne luy soit donné aucun trouble par les chirurgiens de la ville, attendu qu'il s'agist du publicq qui doit toujours prévalloir sur l'intérest particullier. » En 1718, Lunven, qui n'avait pas cessé d'occuper son emploi au magasin général, obtint de l'avancement, et n'en continua pas moins de cumuler cet emploi avec celui de chirurgien entretenu qui lui avait été conféré dans l'intervalle, et qu'il exerça jusqu'au mois d'octobre 1736, époque où il fut réformé en cette dernière qualité avec une demi-solde de 300 livres. Son fils, qui avait renoncé à perpétuer l'honneur de la famille, fut alors admis écrivain surnuméraire de la marine, à 36 livres par mois, en considération de son père.

liberté pour récompense, après la cessation de l'épidémie, ce qu'approuva le Ministre, en témoignant toutefois le désir que, vu la disette de soldats et de marins, et le besoin de s'en procurer à tout prix, les quarante-six condamnés choisis par M. Hocquart pussent, après leur libération, être déterminés à prendre du service dans les troupes, sur les vaisseaux du Roi, ou sur des bâtiments frêtés.

L'épidémie régnait depuis un mois, et le fardeau du service médical pesait presque exclusivement sur M. de Courcelles, premier médecin de la marine. « Déployant, dit M. Fonssagrives (1), une activité qui ne devait plus se démentir, il fit face, avec le personnel médical incroyablement restreint dont il disposait, à toutes les exigences du service, communiquant l'ardeur de son zèle à ses subordonnés ; se portant partout où était le danger; organisant des ambulances, des hôpitaux accessoires et des asiles de convalescents ; veillant au salut de la population de la ville comme à celui de la population maritime, et au milieu de cette vie militante, trouvant encore le loisir d'étudier la marche du fléau, d'en éclairer la nature par des autopsies nombreuses, et d'entretenir avec le Ministre une correspondance étendue dans laquelle brille tout le feu d'une âme surexcitée par le devoir, et cette fierté de bon aloi qui n'est que l'impulsion irraisonnée et généreuse d'un cœur qui sait ce qu'il vaut et ce qu'il peut. » M. de Courcelles croyait suffire à tout, et ne demandait pas de secours. M. Hocquart, en annonçant au Ministre la mort de plusieurs fonctionnaires, du chirurgien Ber-

(1) *Recherches historiques sur l'épidémie qui ravagea l'escadre de l'amiral Dubois de la Motte et la ville de Brest en* 1758, par M. le Dr J.-B. Fonssagrives, 2e médecin en chef de la marine. (Extrait des *Annales d'hygiène et de médecine légale*, 1859, t. XII, 2e série, 20 p. in-8°.)

gevin entre autres, et l'état de maladie de M. Préville, médecin de Morlaix, qui était accouru à Brest, dès le début de l'épidémie, insistait pour qu'on envoyât en toute hâte un second médecin et un certain nombre de chirurgiens, déclarant que le temps pressait et qu'on pouvait presque prévoir le jour où M. de Courcelles succomberait à la fatigue. Il priait en même temps le Ministre de hâter de tout son pouvoir le départ de Boyer, médecin du Roi, qui venait de recevoir, avec des pouvoirs très étendus, une mission relative à l'épidémie de Brest.

Boyer se mit en route le 21 décembre et n'arriva à Brest que dans la soirée du 26, attardé qu'il fut et par les mauvais temps et par l'exercice qu'il fit de sa mission sur la route même, s'arrêtant à chaque pas pour donner des conseils aux convalescents et aux moribonds qu'il rencontrait. Le jour même de son départ, une assemblée générale de la communauté se tenait à Brest, sur l'invitation de M. le comte de Gonidec, commandant de la ville et du château, assemblée à laquelle assistèrent ce commandant, le sénéchal, M. Duval-Soarès, et M. Romain Nicolas Malassis, procureur-syndic de la communauté et imprimeur de la marine, lequel devait succomber huit jours plus tard. Le maire, M. Martret, exposa à l'assemblée, qu'indépendamment de la grande quantité de malades portés dans les divers hôpitaux, beaucoup se trouvant dans les maisons particulières, il importait de prendre de promptes mesures pour arrêter les progrès de la maladie et soulager les pauvres en les transportant dans les hôpitaux. Mais, pour que ces mesures fussent prises avec certitude, il fallait, avant tout, qu'on sût quels étaient les malades conservés chez les habitants, principalement les marins de l'escadre. Il demanda en conséquence que

MM. les capitaines de quartiers fissent d'exactes perquisitions chez les particuliers où ils prendraient les noms des malades qu'ils feraient transporter aux hôpitaux. L'assemblée, accueillant cette proposition, décida que ceux qui, dans les vingt-quatre heures, n'auraient pas fait transporter dans les hôpitaux les malades étrangers trouvés chez eux, seraient passibles d'une amende de 10 livres, et que M. Hocquart serait prié de faire évacuer l'hôtel Saint-Pierre et la maison de Larc'hantel pour y mettre les convalescents, ce qui déchargerait d'autant les hôpitaux et les habitants.

Ces préliminaires accomplis, M. Hocquart fit construire et meubler des barraques en bois des deux côtés du couvent des Dames de l'Union chrétienne. Pendant qu'on y travaillait, l'Intendant de la province dirigea sur la ville des sœurs blanches et des sœurs grises dont le dévouement, toujours si précieux, le fut plus que jamais dans ces tristes conjonctures.

Une nouvelle réunion de toutes les autorités eut lieu à l'Hôtel-de-Ville, le 3 janvier 1758. MM. Du Guay, Hocquart, de Gonidec, Boyer et de Courcelles y assistèrent. M. de Gonidec ouvrit la délibération par la proposition de sequestrer immédiatement de la ville les malades et les convalescents, d'empêcher toute communication entre eux et de faire transporter dans les nouveaux hôpitaux qui seraient désignés ceux qui, dans la suite, tomberaient malades. Il proposa ensuite de convertir en salles de malades la corderie neuve où l'on aurait pu placer de 12 à 1500 lits. Sur ce point, il ne put obtenir l'assentiment de M. Hocquart qui, au grand regret de M. Du Guay, l'avait déjà refusé, lorsqu'à l'arrivée de l'escadre cet expédient avait été indiqué. On parla ensuite de l'église du Folgoat; l'idée d'en faire un hôpital de convalescents fut repoussée, à

cause de la distance, du mauvais état des chemins et de la saison. On finit par convenir que, parmi les hôpitaux établis en ville, on choisirait ceux qui étaient les plus aérés et les plus propres à hâter l'entier rétablissement des convalescents, et que les habitants seraient reçus indistinctement dans ces hôpitaux où ils seraient soignés aux frais du Roi. Enfin, on renouvela aux commissaires et capitaines de quartiers l'invitation de faire dans les maisons d'exactes perquisitions, à la suite desquelles ils feraient transporter les malades aux hôpitaux, après quoi ces maisons seraient désinfectées suivant des procédés qu'indiqua M. Boyer dans une instruction écrite.

D'après ces décisions, les convalescents furent transférés, du côté de Recouvrance, aux Billards, aux Capucins et dans les petites casernes, et du côté de Brest, aux Carmes, dans les casernes de la marine et au séminaire des Jésuites. L'hôtel Saint-Pierre continua d'être affecté aux officiers et gardes de la marine malades. On avait agité la question de savoir si la maison des Jésuites n'aurait pas été prise de préférence à cet hôtel, et si le séminaire n'aurait pas été entièrement réservé aux convalescents. La situation de la maison et du séminaire, la salubrité de l'air qu'on y respirait, l'étendue des jardins situés derrière, avaient déterminé la communauté à demander que le séminaire reçût la destination que nous venons d'indiquer, parce qu'en démontant quelques cloisons, on aurait pu y placer de 6 à 700 convalescents. Pour faciliter l'adoption de sa demande, elle avait offert de loger à l'Hôtel-de-Ville les Jésuites et les aumôniers qui se trouvaient à Brest. Mais toutes ces propositions avaient été écartées par M. Hocquart qui avait même demandé qu'on n'eût de convalescents au séminaire que quand tous les hôpi-

taux seraient remplis. On s'était alors rejeté sur la maison de Kerouriou, du côté de Brest, et sur celle de Keroudault, du côté de Recouvrance. L'une et l'autre furent louées aux frais de la marine.

Avant que l'assemblée se fût séparée, un des membres ayant fait observer que le son des cloches qui accompagnaient le viatique ou annonçaient les agonies, décès et enterrements, était une cause d'alarme, il fut décidé que désormais aucune sonnerie n'aurait lieu, et qu'il ne serait placé aucune tenture à la porte des morts ni à celle des églises.

Les sages mesures prises par l'administration de la marine avaient procuré quelques succès. Au commencement de janvier, la mortalité avait un peu diminué dans les hôpitaux qu'elle dirigeait plus particulièrement. Il n'en était malheureusement pas ainsi de la ville où le nombre des malades augmentait toujours. La communauté, il faut le dire, n'apportait pas dans l'adoption, ou plutôt dans l'exercice de ses mesures, l'intelligence et l'esprit de suite que réclamaient les circonstances. Elle n'était pourtant pas inactive. En effet, dans la réunion qui eut lieu à l'Hôtel-de-Ville, le 18 janvier, on adopta diverses propositions qui déposent de sa bonne volonté. Faute de tombereaux et de bras pour nettoyer les rues (850 forçats étaient alors malades), elles s'encombraient d'immondices qui contribuaient à prolonger l'épidémie. Pour faire cesser cet état de choses, on autorisa les administrateurs de l'hôpital à mettre en réquisition, d'une heure à l'autre, les personnes et les charrettes dont on aurait besoin, sauf remboursement des dépenses sur le vu des mémoires qui seraient présentés au Maire.

Ce n'était pas tout que de prendre ces mesures préventives, il fallait en même temps soigner les malades.

Pour y parvenir efficacement, on décida que les indigents, du côté de Brest, seraient transportés, les femmes, à l'hôpital ordinaire de la ville, les hommes, à l'église des Sept-Saints. Quant aux pauvres, du côté de Recouvrance, ils seraient placés, les femmes, à la chapelle de la Congrégation, et les hommes, à la chapelle de Notre-Dame, sur le quai ; et pour que ces diverses succursales fussent mises en état de recevoir tous les malades, l'Intendant fut prié de faire fournir des magasins de la marine tout ce dont on aurait besoin, à l'exception des lits que MM. les Directeurs des hôpitaux feraient acheter aux frais de la ville. Ces succursales exigeaient un surcroît de médecins ; seize furent affectés par M. de Courcelles au service du côté de Recouvrance où ils furent logés dans la maison de M. Le Gac de l'Armorique, la plus commode et la plus spacieuse que l'on eût trouvée.

Arracher les malades à la mort, c'était beaucoup sans doute, mais pas assez. Il fallait qu'épuisés par le mal et par la médication ils trouvassent, dans un régime réparateur, les moyens de recouvrer leurs forces. Sur l'avis de M. de Courcelles, il fut donc arrêté qu'on demanderait à l'Évêque, pour tous les habitants de la ville et des paroisses voisines indistinctement, la permission de faire gras pendant le carême, ce que le prélat accorda sur-le-champ, même pour le vendredi et le samedi. Les hôpitaux en éprouveraient, à la vérité, un dommage momentané, mais ils en seraient plus tard indemnisés par la ville qui déjà ressentait les conséquences qu'entraînerait pour elle, au point de vue pécuniaire, la persistance du fléau. En effet, dans la séance même où s'arrêtaient ces diverses mesures, M. Féburier, directeur de l'hôpital, du côté de Brest, et membre de la communauté, après avoir exposé qu'il

était en mesure de recevoir cent femmes ou filles, et même plus, indépendamment de celles qu'il avait déjà admises, se déclarait obligé de demander un crédit de 12,000 livres applicable au paiement tant des dettes qu'il avait déjà contractées que de celles qui le seraient de nouveau. L'Intendant de la province fut sollicité d'expédier une ordonnance au miseur pour qu'il fût compté une somme de 6,000 livres à M. Féburier, et pareille somme à MM. Le Guen et Le Gendre, directeurs de l'hôpital de Recouvrance, sauf, après l'emploi de ces crédits, à en demander de nouveaux.

Malgré tout, la maladie ne perdait pas de son intensité en ville. Les dames de Saint-Thomas-de-Villeneuve, préposées à l'administration de l'hôpital de la ville et du Refuge, n'étaient point logées dans les chapelles des congrégations, dans celle de Notre-Dame et dans l'église des Sept-Saints où étaient entassés les malades confiés à leurs soins. De là des interruptions inévitables dans l'administration des secours, interruptions d'autant plus funestes que l'épidémie faisait toujours des progrès. La communauté ne trouva d'autre moyen de sortir d'embarras que de faire évacuer les hôpitaux de la ville à tous les étrangers, — elle appelait ainsi ceux qui étaient au service de la marine, — afin d'y transporter les habitants des deux sexes qui seraient soignés par les dames de Saint-Thomas. Si les hôpitaux ne pouvaient contenir tous les habitants, on en mettrait au jeu de boule et à la Congrégation de Recouvrance, lieux les plus rapprochés des hôpitaux. Prenant en conséquence toutes les dispositions que lui semblaient prescrire les circonstances, la communauté arrêta, le 24 janvier 1758, que les hommes seraient transportés dans les hôpitaux établis par la marine; qu'on les séparerait autant que possible des matelots

de levée, soldats et autres gens au service du Roi; que M. l'Intendant serait prié de faire fournir à ces hôpitaux tout ce qui serait nécessaire pour le soulagement des malades, et de donner des ordres pour l'évacuation la plus prompte des matelots et soldats qui étaient aux hôpitaux généraux pour qu'on y plaçât les habitants, faute de quoi la communauté serait hors d'état de leur porter secours. « Et, ajoutait la délibération du 24 janvier 1758, comme les hôpitaux de la ville sont dépourvus de linge et des ustensiles nécessaires au traitement des malades dont le nombre a augmenté et augmente tous les jours, la communauté arrête que les Directeurs des hôpitaux achèteront la toile et les autres objets nécessaires jusqu'à concurrence de la somme de 12,000 livres payable par moitié à ceux de Brest et de Recouvrance. »

La défiance habituelle des malades indigents paralysa les bonnes intentions de la communauté. Beaucoup d'entre eux se refusèrent à quitter leur grabat. Dénués de tout, ils succombaient, et l'épidémie, au lieu de s'atténuer, se perpétuait, s'aggravait même. On fit, près de ces infortunés, une nouvelle tentative ; MM. Boyer, de Courcelles, et les officiers de santé désignés par eux firent, avec les officiers municipaux et ceux de la milice bourgeoise, des visites chez tous les habitants, dans le but de porter secours aux habitants des deux sexes, en les faisant immédiatement transporter aux hôpitaux. Jusqu'à quel point triomphèrent-ils de l'obstination de ces malheureux? Nous l'ignorons.

Mais on devait supposer qu'ils finiraient par entendre la voix de la raison, et il fallait, à tout évènement, se mettre en mesure de réaliser le soulagement dont la perspective leur était offerte. Or, les bras manquaient plus que jamais, ce qui détermina la

communauté à prendre, le 30 janvier, un arrêté portant que les mendiants et les personnes de bonne volonté, en état de soigner les malades, seraient pris pour le service des hôpitaux, nourris et payés par mois sur le pied de vingt sols par jour; que, dans les maisons où les péres et les mères seraient dans le cas d'être internés aux hôpitaux, les enfants, quoiqu'en bonne santé, mais hors d'état de pourvoir à leur subsistance, y seraient nourris jusqu'à parfaite guérison de leurs parents. La communauté, à dire vrai, ne comptait guère sur le succès de cet appel à la bonne volonté, car, en même temps qu'elle le faisait, elle se décidait à y suppléer d'autorité, s'il était nécessaire, en prenant pour infirmiers tous ceux qui, ayant des malades chez eux, ne les auraient pas déclarés; même ceux qui n'auraient point donné avis que leurs voisins étaient malades.

Quand la communauté recourait à ces moyens extrêmes, le fléau était parvenu, en ville, à son maximum d'intensité. Si la pénurie de documents statistiques met dans l'impossibilité de préciser le nombre des habitants malades chez eux ou dans les hôpitaux de la ville, du moins peut-on, par approximation, s'en faire une idée en se reportant au chiffre de ceux que contenait, à lui seul, l'hôpital principal de la marine. L'épidémie, dans les hôpitaux desservis par la marine, était en décroissance sensible, et pourtant cet hôpital, qui n'aurait dû contenir que 1,100 hommes au plus, en renfermait 2,600 le 27 janvier.

D'où venait cette différence au préjudice de la ville? De ce que ses administrateurs n'avaient pas, il est pénible de le dire, une intelligence assez éclairée de la situation; que là où un seul sentiment devait dominer, une émulation dégagée de toute préoccupation

de prérogatives ou d'attributions, les représentants de la cité se laissèrent aller à un regrettable amour-propre. Peut-être y eut-il, de la part des autorités maritimes, empiètement sur les attributions municipales. Mais, en l'admettant, nous ne saurions en incriminer les auteurs, car, sans les secours de toute espèce que la marine prodigua indistinctement à son personnel et à celui de la ville, celle-ci eût éprouvé des pertes encore plus sensibles que celles qu'elle essuya (1). La prépondérance des intérêts maritimes avait bien [illegible], avait dû même porter MM. Du Guay et Hocquart à prendre l'initiative dans des cas où, si la situation avait été normale, elle aurait été dévolue à la communauté. Mais comment aurait-il pu en être autrement, lorsque nous voyons cette même communauté nous apprendre, le 16 février 1758, par l'organe du maire Martret, qu'il y avait lieu de pourvoir au remplacement de trois conseillers, M. Malassis, l'une des premières victimes de l'épidémie, nous l'avons vu, et de deux de ses collègues qui, non-seulement, n'avaient pas paru, depuis le 23 novembre, aux séances de la communauté, mais qui avaient même déclaré, à plusieurs reprises, qu'ils n'y viendraient pas. Si, nous abstenant de nommer ces deux mandataires félons de

(1) Une lettre de M. Hocquart, du 10 juillet 1758, contient ce passage qui suffirait pour donner une idée des charges que l'épidémie fit peser sur la marine : « Vous n'ignorez pas, Monseigneur, les consommations prodigieuses qui ont été faites en meubles, tels que matelas, couvertures et linges dans les quatorze hôpitaux dont nous avons eu la charge pendant près de six mois; ça été une nécessité (et la bonne police l'exigeoit) de faire brûler tout ce qui avoit servi aux malades qui pouvoit perpétuer la contagion ou l'épidémie. » Par une autre lettre du 14 août suivant, l'Intendant faisait savoir qu'il était dû à M. Bermond, apothicaire de la ville, 130,000 livres pour fourniture de médicaments.

la cité, nous leur épargnons ainsi une flétrissure méritée, en revanche nous sommes heureux de pouvoir faire connaître ceux de leurs collègues qui, comprenant toute l'étendue de leurs devoirs, restèrent constamment sur la brèche. Ce furent MM. Martret, maire; Jourdain, premier échevin ; Antoine Raby, second échevin ; Debon, ancien maire, et les conseillers Kerbizodec-Lunven, Fayard, Féburier, Floch de Kerambosquer et Lemarié. Leur dévouement fut sans bornes, comme celui de MM. Demontreux et Ménemeur-Desprez, qui s'empressèrent de prendre la place des deux conseillers pusillanimes. Plus tard, la cité témoigna sa gratitude à MM. Kerbizodec-Lunven, Féburier et Raby, en les choisissant successivement pour maires.

Si leur zèle avait été aussi intelligent que dévoué, ils auraient secondé la marine au lieu de l'entraver dans l'exécution des sages mesures que lui inspirait son inépuisable sollicitude. Cette sollicitude dut être mise à plus d'une épreuve avant que M. Hocquart se décidât à retirer leurs pouvoirs aux commissaires qu'il avait chargés de prendre soin de plusieurs hôpitaux. Comme il y avait, dans ceux des Carmes et des Sept-Saints infiniment plus de gens de mer que d'habitants, la communauté le pria d'y maintenir les commissaires, ajoutant que, s'il persistait dans son refus, les 30 ou 40 habitants qui restaient dans ces deux succursales seraient transportés dans l'hôpital général de la ville, auquel, en cas d'insuffisance, on en ajouterait un autre.

Par cette démarche, la communauté montrait plus de dépit que de prudence. Et pourtant ses intentions étaient excellentes! Elle le prouva en décidant, le 16 février, que ceux des convalescents qui devaient

incessamment sortir des hôpitaux, et dont les vêtements avaient été brûlés à leur entrée, en recevraient de nouveaux que le Maire dut faire confectionner à l'économie. Un premier crédit de 4,000 livres fut voté à cet effet (1). C'était là, sans doute, un acte de louable charité; mais pourquoi, d'un autre côté, ne prenait-on pas les mesures propres à attaquer le mal dans sa source? Pourquoi ne stimulait-on pas le zèle, malheureusement trop tiède, de ceux qui, chargés de détourner l'infection, la laissaient se propager en ne visitant pas les maisons, en ne les parfumant pas, comme il avait été prescrit? Pourquoi s'exposer ainsi au blâme sévère qu'infligeait M. Boyer dans une lettre au Ministre de la marine, lettre où il disait : « Il ne faut pas compter beaucoup (entre nous) sur les officiers municipaux de cette ville, malgré les ordres de M. Le Bret (l'Intendant de Bretagne) et de son subdélégué; outre que tous ces gens sont des trembleurs, ils n'ont pas le sens commun. »

Le subdélégué de l'Intendant, dont parle M. Boyer, était M. Vedier, qui vint à Brest, vers le commencement de mars, avec M. de Balleroy, commandant des quatre évêchés. Tous deux s'installèrent à l'Hôtel-de-Ville. L'action de M. Vedier, plus particulièrement substituée à celle de la communauté, eut pour résultat

(1) La marine supporta encore la plus grande partie de cette nature de dépenses, comme on le voit par ce passage d'une lettre du 24 avril 1759, adressée par M. de Massiac, ministre de la marine, à M. Hocquart : « La veuve du nommé Roussel, orfèvre à Brest, demande, Monsieur, le paiement d'une somme de 5,000 livres pour chemises, bas, culottes et souliers fournis par son mari aux malades et convalescents dans le temps de la maladie épidémique qui a régné à Brest en 1757 et 1758, et dont il est mort. Cette veuve me représente que les autres fournisseurs qui ont été dans le même cas que son mari ont été payés de leurs fournitures.... »

l'adoption de divers moyens d'assainissement. Une des principales causes d'infection était l'existence de tueries et d'une boucherie sur la place de Keravel. Les tueries furent transportées en dehors de l'enceinte sur des points choisis par M. Frézier. Cette translation produisit, à elle seule, une amélioration qui, sous l'influence du changement de saison, ne tarda pas à devenir sensible et continue. L'hiver, par sa constante humidité, n'avait pas peu contribué à aggraver le mal. Avec le printemps s'ouvrit une période de décroissance graduelle pour la ville. Quant aux hôpitaux de la marine, la disparition complète y était regardée comme prochaine, à en juger par la lettre suivante que M. de Courcelles écrivit au Ministre le 31 mars 1758 :

« A Monseigneur. J'ai l'honneur de vous informer que nous avons évacué cette semaine les hôpitaux de Trébéron (1), de la congrégation de Brest et de Recouvrance dont les malades ont été remis à l'hôpital de la marine. Tous les gens de mer y sont enfin rassemblés, et il nous reste environ cent lits vides ; les convalescents des Billards ont été transportés aux Jésuites, et l'on a mis à leur place les soldats et matelots galeux, afin qu'ils fussent séparés de tous autres malades. Il ne nous reste plus que les Jésuites, les petites casernes et les Capucins pour hôpitaux de convalescents ; comme nous ne comptons plus y en envoyer de l'hôpital de la marine, parce que nous y avons établi une salle de convalescents, j'espère qu'avant peu ces trois hôpitaux pourront être évacués.

(1) L'escadre de M. de Kersaint, arrivée à Brest le 11 janvier 1758, rapporta des scorbutiques qu'on dirigea sur le lazaret de Trébéron, où 154 lits furent établis.

« La désinfection de la ville est fort avancée. Les maisons où il y a eu des malades et des morts ont été nettoyées et parfumées, et les haillons brûlés. Il ne reste plus que les grosses ordures des rues, des cloaques et des carrefours, pour l'enlèvement desquelles il y a tous les jours des tombereaux d'ordonnés. Lorsque les choses ont été amenées à ce point, M. Vedier ne jugeant plus sa présence nécessaire ici, est parti mercredi dernier, après avoir laissé au Maire de la ville ses ordres pour ce qu'il restait à faire. La ville doit aux sages mesures qu'il a prises, et à ses soins, le rétablissement du bon ordre, autant qu'il a été possible de le procurer, et l'accélération de la désinfection ; ce n'a pas été sans peine et sans beaucoup de dégoût.

« Le désarmement des vaisseaux de Provence s'avance sans danger, et les forçats qui y travaillent n'en sont plus incommodés que des autres travaux ordinaires. »

Les prévisions de M. de Courcelles furent promptement justifiées. Le 12 avril, M. Hocquart annonça la cessation complète de l'épidémie. Les ravages qu'elle avait exercés étaient effroyables. Le deuil qu'elle laissait dans les familles ne devait pas s'effacer de long-temps, comme le dit avec raison M. Poissonnier-Desperrières qui en a retracé les principales péripéties dans son *Traité des maladies des gens de mer*, publié en 1767. Venu à Brest, en 1763, pour y suivre les expériences d'une cucurbite ou machine à dessaler l'eau de mer, dont il était l'inventeur, il put recueillir de la bouche de M. de Courcelles et des autres acteurs du drame qui s'était accompli cinq ans auparavant, des renseignements sur l'origine, les causes et les effets de l'épidémie. Quant à l'origine, il nous semble l'attribuer, à tort, à l'état dans lequel se trouvaient les vaisseaux le *Duc-de-Bourgogne* et le *Glorieux*, formant, avec la frégate l'*Hermione*, la division

d'Aubigny, arrivée de Rochefort à Brest le 21 avril 1757, et partie le 3 mai suivant, avec le reste de l'escadre de M. Dubois de la Motte. En effet, la correspondance administrative conservée au port de Brest ne dit rien de l'état sanitaire de ces vaisseaux. Elle ne parle que du fâcheux encombrement qu'il y avait à bord, et auquel, pendant les douze jours que la division resta sur rade, on remédia précipitamment et tant bien que mal. L'opinion qui attribue aux deux vaisseaux venus de Rochefort l'importation première de la maladie semble donc sans fondement. Ces vaisseaux n'étaient pas dans des conditions plus défavorables que les autres. Tous recélaient dans leurs flancs un foyer d'infection d'autant plus susceptible de se développer qu'à cette époque l'hygiène navale était encore dans l'enfance. C'est ce qui ressort d'un mémoire sans date et sans signature, que sa contexture nous porte à croire être celui que M. de Courcelles adressa, le 28 décembre 1757, d'après M. Fonssagrives, au Ministre de la marine. Quelques extraits de ce mémoire nous feront connaître quels étaient, dans la pensée de son auteur, les causes et les effets de la maladie : « Tout le monde convient, y est-il dit, que les vivres des vaisseaux étaient bons, à l'exception cependant du vin et d'une partie des salaisons dont les barils, cerclés en bois, ont laissé échapper la saumure.... L'air de Louisbourg n'est pas malsain par lui-même, non plus que celui de Québec. *L'épidémie y a été portée de France. Les vaisseaux le* Duc-de-Bourgogne, *le* Glorieux, *etc.*, *venus de Rochefort, apportèrent la maladie à Brest et l'introduisirent dans l'hôpital l'hyver dernier ; elle a continué sur les mêmes vaisseaux, elle s'est communiquée à toute l'escadre.* » Ainsi, M. Poissonnier-Desperrières n'aurait fait que reproduire l'opinion de M. de Courcelles. Ce

dernier continue en ces termes : « J'attribue la cause de cette maladie au mauvais air de l'entrepont et de la cale, à la malpropreté, au défaut de hardes, à l'humidité jointe à la chaleur de la cale et de l'entrepont. Les équipages nombreux, la multitude de bestiaux que l'on embarqua sont la cause de l'infection de l'air. Plus il y a d'hommes, plus ils sont serrés et mal à leur aise ; plus il y a de moutons, plus le parc que l'on fait dans l'entrepont est grand, plus il y a d'exhalaisons, de fumier, de malpropreté, plus les équipages sont gênés et infectés.... Ces mêmes causes continuent dans tous les hôpitaux qu'on a établis pour y recevoir les malades, et de là vient que la maladie se soutient.

« Les remèdes qu'on a employés jusqu'à présent pour cette maladie sont les saignées répétées plus ou moins selon la violence de la fièvre et des accidents, mais avec ménagement néanmoins, parce que le pouls qui est dur, plein et gros dans les commencements, s'abbat et tombe bientôt dans l'affaissement ; les boissons délayantes acidulées, les laxatifs minoratifs, l'émétique dans les commencements, lorsqu'il y a indigestion ; les vésicatoires, qui ont réussi surtout lorsque les malades menaçoient de tomber dans l'affaissement, sur la fin, les incrassants et les mucilagineux. Les évacuations excitées par de doux minoratifs antiseptiques ont surtout été fort salutaires pour expulser le virus contagieux. Quelques-uns ont aussi des sueurs critiques qui terminent la maladie. Peu se décident par la voie des urines et des crachats. Plusieurs ont rendu des vers par haut et par bas, mais ce n'est qu'environ un sur cinquante. La maladie n'en a pas moins parcouru tous ses temps.... Il est péri aussi un grand nombre de scorbutiques exténués et épuisés. La mauvaise saison et l'air infect des hôpitaux sont

bien contraires à leur rétablissement.... On ne parviendra à prévenir de pareils malheurs qu'en prennant le parti de ne pas surcharger les vaisseaux d'équipages trop nombreux. Il faut diminuer le nombre des valets, espèce la plus inutile, la mieux logée, la mieux nourrie, la plus incommode et la plus difficile à contenter.... Qu'il y ait deffense, excepté le cas d'un combat, de loger les malades dans la cale. Il n'en est échappé aucuns de ceux qui ont été dans le *Bizarre*. C'est le moyen de mettre bientôt la peste dans un vaisseau. Tenir la main à la netteté et à la propreté de l'entrepont, et imaginer des expédients pour renouveller l'air. Les tuyaux aériens de Sutton opèreroient cet effet s'ils étoient bien établis. »

La reproduction de ces fragments du mémoire de M. de Courcelles nous dispense d'analyser celui que M. Latoison, chirurgien-major des gardes de la marine, adressa au Ministre, le 31 juillet 1758. Après avoir dit qu'il se taisait sur ce qui pouvait avoir occasionné la maladie, et qu'il se bornerait à dire qu'elle avait porté des coups certains sur la lymphe, il y énumérait les moyens très diversifiés de médication auxquels il avait recouru. Au premier rang était la saignée qu'il avait pratiquée de préférence au pied et à la jugulaire, « l'une et l'autre étant dérivatives pour la tête qui, dans cette fâcheuse épidémie, sous quelque forme qu'elle se soit montrée, a été la plus généralement et particulièrement affectée. » Du reste, quelque opinion qu'on se fasse sur le mode de traitement suivi par M. Latoison, il paraît qu'il avait obtenu l'approbation de MM. Boyer et Courcelles, et qu'il avait été couronné d'un grand succès, à en juger par ce passage du mémoire de ce chirurgien-major. « Ce n'est pas en vain que je me flatte de l'efficacité de la conduite que je décris dans

ce mémoire. Ce n'est que sur les heureux succès dont elle a toujours été suivie que MM. de Cousages et de Chézac m'ont confié la pépinière de ce respectable corps; il est à leur connaissance et à celle du public que de plus des cinquante gardes de la marine et du pavillon que j'ai soignés, il ne m'en est mort qu'un. Plusieurs officiers qui m'ont honoré de leur confiance et beaucoup d'autres sujets affectés au service, qui se sont remis à mes soins, ont eu lieu de s'en savoir bon gré et d'applaudir au succès qui a heureusement accompagné ma méthode. »

On ne saurait trop regretter, si M. Latoison a dit vrai, et nous voulons le croire, que son mode de traitement n'ait pas été plus généralement suivi, ou, s'il le fut, que ses confrères n'aient pas été aussi favorisés que lui. Les résultats qu'il avait obtenus étaient vraiment miraculeux, si on les compare au sinistre tableau que M. Poissonnier-Desperrières nous a laissé de l'épidémie de 1757, effets autrement désastreux que ceux déjà si graves des maladies rapportées en 1741 par l'escadre de M. le marquis d'Antin, et en 1746 par celle de M. le comte de Roquefeuil. En effet, d'après M. Poissonnier-Desperrières, les médecins, les chirurgiens, les aumôniers, les infirmiers succombèrent presque tous. Sur quinze médecins, dont quelques-uns ne servirent pas les malades constamment, cinq furent emportés, cent cinquante chirurgiens, tant de la ville et de la province que de ceux envoyés de l'Hôtel-Dieu de Paris, et plus de deux cents infirmiers furent victimes de la contagion, sans compter les forçats (1). Voilà pour les hôpitaux. Quant aux maisons

(1) M. Poissonnier-Desperrières est dans le vrai, quant au chiffre des médecins, mais il y a lieu de croire qu'il a été induit en erreur pour celui des chirurgiens, car on ne trouve inscrits aux regis-

particulières, converties pour la plupart en hôpitaux supplémentaires, elles étaient jonchées de mourants et de morts que l'on y abandonnait bien souvent. M. Poissonnier-Desperrières résume ce lugubre tableau en disant que du 22 novembre à la fin de février la maladie enleva 10,000 personnes dans les hôpitaux seulement, et que la mortalité fut, en outre, très considérable en ville. Il est impossible de préciser le chiffre exact des décès. L'élément d'appréciation le plus essentiel fait défaut ; ce sont les tables dressées dans les hôpitaux. Nos investigations, tant à Brest qu'aux archives du ministère de la marine et à celles de l'ancienne Intendance de la province, n'ont pu nous faire découvrir que la constatation de 1,710 décès dans les hôpitaux, du 23 novembre 1757 au 7 janvier 1758, d'après les bulletins journaliers envoyés par M. Hocquart au

tres de l'état-civil que les décès des cinq médecins et des cinq chirurgiens dont les noms suivent :

Bergevin (Jean-Louis), chirurgien de la marine, mort le 24 décembre 1757 ;

Guillou-Chef-Dubois (Yves-Marie), médecin de la marine, mort le 26 décembre 1757 ;

Voisin (Michel-Jean), chirurgien de la marine, mort le même jour ;

Mauflastre, D. M., second médecin de la marine, mort le 1er janvier 1758 ;

Cosson (Jean du), chirurgien du Roi, mort le 6 janvier 1758 ;

Préville (Pierre Lavache de), D. M., de Morlaix, mort le 6 janvier 1758 ;

Chaligné (Urbain), chirurgien de Rennes, âgé de 40 ans, mort le 10 janvier 1758 ;

Banville (de), D. M. de la faculté de Reims, venu de Vannes, mort le 10 février ;

Chomel (Amable), conseiller du Roi et son médecin ordinaire en Canada, docteur régent de la faculté de médecine de Paris, âgé de 28 ans, mort le 17 mars.

Bazire, D. M. de la faculté de Montpellier, âgé d'environ 29 ans, venu de Dinan, mort le 17 mars.

Ministre de la marine, et 1,773 du 23 novembre au 31 mars, d'après les registres des deux paroisses de Saint-Louis et de Saint-Sauveur. Mais, comme la correspondance administrative signale bon nombre de décès qui ne sont point enregistrés, et que, pour ceux qui le furent, il y a, d'un jour à l'autre, des différences accusant des omissions considérables, il est évident que le chiffre de 3,483 morts est bien inférieur au chiffre réel. Aussi, tout en tenant compte de la décroissance de la maladie dans les hôpitaux, à partir de la mi-février, et tout en faisant la part de certaines exagérations possibles de M. Poissonnier-Desperrières, qui aurait été, dans ses évaluations, l'écho involontaire de souvenirs altérés par la douleur des familles, comme il arrive naturellement en pareil cas, nous inclinons à croire que le chiffre assigné par lui à la mortalité dans les hôpitaux embrasse celle qui eut lieu en ville, ce qui, malgré tout, suffirait pour placer l'épidémie de Brest sur la même ligne que la peste de Marseille. En effet, si, comme on s'accorde à le reconnaître, les villes de Marseille, Aix, Arles et Toulon perdirent de 80 à 85,000 habitants, celle de Brest, où la population était très faible, fut, toute proportion gardée, aussi malheureuse, peut-être même plus que les trois premières, cités très populeuses.

Si nous ne pouvons, faute de documents, mentionner tous les médecins et chirurgiens qui s'empressèrent de venir prêter leur concours à leurs confrères de Brest, faisons du moins connaître ceux qui sont indiqués dans la correspondance. C'étaient MM. Maloet et Macquart, de Paris; La Boujardière, de Rennes; La Chapelle, de Saint-Malo; Duplessis et Mailhos, de Nantes, et Maistral, de Quimper. Ce dernier, chargé, pendant l'épidémie, des malades du bagne et d'une

partie de ceux de la ville, fut ensuite attaché aux hôpitaux du port de Brest, et y devint premier médecin de la marine.

C'est en parlant des officiers de santé venus de l'extérieur que M. de Courcelles disait au Ministre, dans sa lettre du 31 mars 1758 : « Je ne sçaurois, Monseigneur, vous faire trop d'éloges de leur zèle, de leur assiduité et de leur charité compatissante auprès des malades, de l'intrépidité avec laquelle ils ont sacrifié tous les jours leur santé et leur vie dans les hôpitaux, sans être découragés par la perte de leurs confrères et par l'affaiblissement de leur santé. » Celui qui s'exprimait ainsi s'oubliait pour ne penser qu'aux autres. Fort heureusement, M. Hocquart ne l'oubliait pas. « M. de Courcelles, écrivait-il le 11 février 1758, après le départ de M. Boyer, est un sujet, Monseigneur, qui mérite que vous fassiez quelque chose pour lui, tant du côté de la fortune que de celui du relief. Je ne puis trop vous faire l'éloge de l'activité avec laquelle il a rempli ses devoirs auprès des malades. »

Les récompenses que l'Intendant appelait sur M. de Courcelles ne furent ni aussi promptes ni aussi complètes qu'elles auraient dû l'être. Dès le 10 mai 1758, des pensions et des gratifications extraordinaires avaient été assignées sur les fonds des Invalides aux familles des médecins, chirurgiens et pharmaciens, venus de l'extérieur, et morts de l'épidémie ; le 21 du même mois, la veuve de M. Roussel, dont nous avons parlé précédemment, avait obtenu une pension de 500 livres. Ce ne fut que le 27 juillet que furent expédiées les dernières grâces. Le couvent des Carmes et celui des Capucins reçurent chacun 1,000 livres, et M. de Courcelles le brevet d'une pension de 600 livres, reversible par moitié sur sa femme et sur son fils.

Il fut traité à peu près comme M. Martret, maire de la ville, auquel un arrêt du Conseil, du 13 avril 1758, avait accordé une pension de 600 livres. Si celle-ci n'était pas reversible sur ses héritiers, cette inégalité de traitement fut compensée par le témoignage de satisfaction que les États de la province réunis à Rennes, au mois de décembre 1758, décernèrent à ce magistrat en lui faisant hommage d'une bourse de jetons dont ses descendants conservent encore quelques-uns avec un légitime orgueil.

L'abbé Perrot, recteur de l'église Saint-Louis, où, depuis trente ans il exerçait les fonctions curiales, avait aussi montré un grand dévouement pendant toute la durée de l'épidémie. Lorsque, cinq ans plus tard, il refusa un bénéfice considérable auquel il était présenté par M. le duc et Mme la duchesse de Lorges, la ville, reconnaissante de son abnégation, dictée par le désir de ne point s'éloigner de son église à l'achèvement de laquelle il n'avait cessé de travailler depuis qu'elle avait été rachetée aux Jésuites, le récompensa de son ancien et de son nouveau dévouement en lui votant une pension annuelle de 400 livres que sanctionna un arrêt du Conseil du 12 décembre 1763.

Des hôpitaux réservés aux convalescents, le dernier évacué fut celui des Capucins où M. Hocquart avait voulu prolonger leur séjour afin d'assurer leur ancien rétablissement avant de les renvoyer sur les batteries de la côte qui exigeaient l'emploi de 900 hommes. En cas de rechute, le lazaret de Tréberon aurait reçu ces malades. L'hôpital dit des Billards avait été abandonné le 11 mai, et après avoir été purifié, il avait été affecté à l'emmagasinage des blés du munitionnaire. Le 22 mai, il ne restait plus personne aux Capucins.

Redoutant, à chaque arrivage, l'invasion d'une nouvelle épidémie, M. Hocquart se mettait, à tout évènement, en mesure de la combattre. Ainsi, le 26 mai, en prévision de la prochaine arrivée du vaisseau le *Magnifique*, il faisait établir à Tréberon deux salles tentées pouvant contenir chacune 160 lits qui s'ajoutèrent aux 144 existant déjà dans le lazaret, et il pourvoyait à tous les besoins du service médical. Ces dispositions, prises en vue du *Magnifique*, servirent pour le *Formidable*, qui arriva, le 26 juin, de l'île Royale, ayant à bord 64 matelots atteints de la même maladie que celle qu'on venait d'essuyer. Les appréhensions de M. Hocquart s'augmentèrent, les nouvelles reçues de Louisbourg lui donnant lieu de croire que les vaisseaux attendus étaient aussi maltraités que ceux de l'escadre de M. Dubois de la Motte. La communauté partageait ses craintes, et la réapparition, ou plutôt, croyons-nous, la continuation de la maladie parmi les gens pauvres, la déterminait à solliciter M. Le Bret qui, lui, la renvoyait à M. Hocquart. Ce dernier se rejetait sur M. de Courcelles, et ce médecin, toujours prêt à payer de sa personne, préparait encore tous les moyens de combattre le fléau s'il reparaissait. Il s'estima heureux d'avoir travaillé en pure perte, car 90 malades seulement furent débarqués et envoyés aux hôpitaux, d'où ils sortirent au bout de peu de jours.

M. Massiac, lieutenant-général des armées navales, qui succéda à M. de Moras, le 1er juin 1758, se retira cinq mois après sans avoir pu rien faire pendant sa courte administration qui remédiât aux calamités de la guerre. Ce fut pis encore pendant le ministère de M. Berryer (1er novembre 1758 — 13 octobre 1761). Étranger aux traditions de la marine, qu'il n'aurait pu d'ailleurs diriger parmi les écueils qu'elle avait à

traverser, il songea, avant tout, à conserver sa position, en se faisant le complaisant de la marquise de Pompadour.

Avant de quitter le ministère, il avait modifié, d'une manière fâcheuse, la constitution de l'école de chirurgie fondée en 1740. Les cours qu'on y professait depuis 1742 avait formé de bons élèves et avaient peu souffert de la guerre de 1744, parce qu'on avait continué d'entretenir à l'hôpital, conformément à l'article 5, titre 6 du règlement du 11 janvier 1740, un certain nombre de chirurgiens pour remplacer ceux qui étaient embarqués. Mais, pendant la guerre de 1756, le nombre de ces derniers ayant considérablement augmenté, il en résulta un surcroît de dépense qui détermina la suppression des chirurgiens à terre. En 1760, M. Berryer voulut remédier à ce fâcheux état de choses, mais les mesures qu'il adopta furent loin de satisfaire aux besoins du service. Le nombre des chirurgiens qui avait augmenté, à plusieurs reprises, de 1740 à 1756, fut réduit à 24, savoir : 12 seconds recevant 40 livres par mois, et 12 aides à 30 livres sans rations ni logements à l'hôpital. Leur solde ne pouvant les défrayer de leur dépenses de nourriture et de logement, les plus capables d'entre eux prirent le parti d'abandonner le service de la marine, et se dispersèrent. Ils ne resta à Brest que ceux qui pouvaient y vivre en famille. L'école fut désorganisée, ou plutôt il n'y eut plus d'école. La régularité du service et l'instruction des jeunes chirurgiens en souffrirent également. Lorsque les chirurgiens logeaient et mangeaient à l'hôpital, ils y étaient soumis, sous les yeux d'un prévôt, à une discipline qui les contenait. Un coup de cloche suffisait pour les rassembler aux heures des exercices. Les occasions de dissipation étant moindres, les études

étaient plus suivies et plus solides. Ce fut pour atténuer ces fâcheux résultats et asseoir le régime de l'école sur des bases fixes que M. de Courcelles adressa, en 1763, un mémoire suivi d'un projet de règlement formant un manuscrit autographe de 22 pages in-f° que l'on peut consulter à la Bibliothèque de l'école de santé navale du port de Brest sous le n° 4206.

CHAPITRE III.

Ministères de MM. de Choiseul et de Praslin : achèvement des formes de Pontaniou ; — construction de la manufacture des toiles et de nouveaux fours (1764) ; de la salle de spectacle et de la Cayenne (1766-1767) ; de la porte de l'arsenal et de la machine à mâter (1768) ; — commencement du jardin botanique, construction des magasins de Keravel, etc. (1769). — Travaux de défense et creusement du port (1764-1771). — Ministères de l'abbé Terray et de M. de Boynes : continuation des travaux de défense et de creusement (1771-1774). — Ministère de M. de Sartine : son voyage à Brest ; ordonnances de 1775 et 1776 ; incendie de l'hôpital de la marine (1776).

Quand la paix fut signée, au mois de novembre 1763, le Ministre était le duc de Choiseul qui, pourvu du portefeuille de la guerre, le 27 janvier 1761, y avait joint celui de la marine, à la retraite de M. Berryer. Si ce qui restait, à son avènement, de notre matériel naval ne permettait pas de soutenir la lutte engagée ; s'il fallait se résigner à subir les pertes que consomma le désastreux et humiliant traité de 1763, du moins une impulsion énergique et éclairée pouvait-elle préparer une réparation, et cette réparation, obtenue par la guerre de 1778 à 1783, est principalement due à Choiseul, et après lui à son cousin le duc de Praslin qui lui succéda, du 8 avril 1766 au 24 décembre 1770. Entre les deux ministres il y eut communauté de vues, et, grâce à leur action combinée, le port, pendant les neuf années de leur administration, fut, à bien dire, reconstitué. On en pourra juger par le rapide exposé des travaux de tout genre que l'on y exécuta.

Les premiers actes de Choiseul, inspirés par le désir de simplifier les rouages de l'administration des ports et d'y étendre le système de centralisation appliqué à sa propre autorité, furent la réunion du département du Port-Louis à celui de Brest, et la concentration du double commandement du port et de la place entre les mains du chef d'escadre de Roquefeuil, appelé, le 12 avril 1761, à remplacer par intérim le comte de Blénac qui commandait la marine depuis le 10 septembre 1760, jour de la mort de M. du Guay. Le Ministre et celui qu'il avait investi de sa confiance en le confirmant titulairement dans ses fonctions, le 11 janvier 1763, rivalisèrent d'activité. A peine entré en fonctions, M. de Roquefeuil fit faire, par M. le comte de Beaussier de Lisle, une visite de la rivière de Châteaulin, dans le double but d'établir une réserve de vaisseaux à Landévennec, et d'aviser aux moyens de rendre la rivière navigable, ce qui se pouvait faire à peu de frais, par la suppression de quelques chaussées transversales ou barrages élevés par des seigneurs qui avaient établi des pêcheries et des moulins. Le Ministre donna son approbation à ce projet qu'avait suggéré à M. de Roquefeuil son désir d'obtenir l'abaissement du prix de transport des bois dont la marine et la ville s'approvisionnaient, en même temps que d'ouvrir des débouchés aux produits de l'agriculture. Mais il n'appartenait qu'aux États de Bretagne d'exécuter ce projet dont ils ne s'occupèrent sérieusement que vingt ans plus tard[1].

Choiseul, qui projetait de grands travaux, fit savoir, le 17 février 1763, à M. Frézier, directeur des fortifications, que M. Choquet de Lindu serait chef sous ses ordres, et à la condition de ne rendre compte qu'à lui seul de la conduite des ouvrages qui seraient faits

dans la suite pour le service de la marine ; et quand, le 7 avril 1764, M. Larcher, brigadier d'infanterie, fut nommé directeur des fortifications de Bretagne, en remplacement de M. Frézier, admis à la retraite, Choquet, pourvu, le 18 septembre suivant, du brevet d'ingénieur ordinaire, lui resta subordonné pour les travaux du port.

Ces préliminaires réglés, on se mit à l'œuvre avec suite et activité. Dè larges crédits furent accordés en 1764, et continués pendant les années suivantes. En 1764 s'éleva le second môle des formes de Pontaniou, du côté de l'artillerie, en même temps qu'on réparait le radier et les portes de la forme de Troulan. La même année se termina la manufacture des toiles adossée au mur de clôture du bagne, et commencée l'année précédente. Convertie, il y a quarante ans, en caserne des gardes-chiourmes, elle a récemment été appropriée au service de la pharmacie centrale de la marine. Choquet de Lindu construisit aussi, en 1764, de nouveaux fours à la boulangerie des subsistances, qu'il augmenta encore de 1768 à 1770. (*Appendice*, ? 12.) Les travaux exécutés en 1766 furent la construction de la salle de spectacle (*Ibid*, ? 13), celle de la première partie du magasin d'artillerie, avec le rétablissement des quais en avant, et celle de la Cayenne ou caserne des marins (*Ibid*, ? 14), terminée l'année suivante. Ces divers travaux avaient été poussés activement, grâce à l'impulsion que leur avait imprimée M. de Praslin, nommé ministre de la marine le 8 avril 1766, après que ce département eut été séparé de celui de la guerre. Venu à Brest au mois d'août suivant, il y passa 12 à 13 jours qu'il employa à tout voir par lui-même. Le 18 août ilprésida un conseil de construction tenu à l'hôtel du commandant de la

marine, et auquel assistèrent MM. de Roquefeuil, de Clugny, de Morogues, de Cousages, et plusieurs autres officiers généraux ou supérieurs, MM. Ollivier, Groignard, ingénieurs, et Marchais, commissaire général. La réunion avait pour but de discuter et de fixer invariablement la forme et les principales dimensions que devraient avoir désormais les vaisseaux de guerre, les proportions de leur mâture, de leur membrure, etc., afin que par l'adoption de types uniformes, on fît disparaître les variétés considérables qu'on avait jusques-là remarquées entre les vaisseaux de même rang et de même ordre. Sauf MM. d'Oisy, de Breugnon et de Keruzoret, qui remirent à faire connaître plus tard leur opinion par écrit, les douze autres membres du conseil adoptèrent celle de M. Groignard, c'est-à-dire que le vaisseau de 80 canons eût 182 pieds de longueur, 46 de largeur, 22 pieds 6 à 9 pouces de creux, et 5 pieds 1/2 de hauteur de batterie au milieu, ce vaisseau ayant six mois de vivres; celui de 74 canons, 166 pieds de longueur, 43 de largeur, 20 pieds 6 à 9 pouces de creux, et 5 pieds de hauteur de batterie au milieu, pour six mois de vivres; le vaisseau de 64 canons, 154 à 155 pieds de longueur, 40 pieds 7 pouces de largeur, 19 pieds 6 pouces de creux, 5 pieds de hauteur de batterie au milieu, et six mois de vivres. Le 20, le vaisseau le *Zodiaque*, construit par M. Geoffroy, sur les plans de M. Ollivier, fut tiré sur la cale, en présence du ministre, au moyen d'un cabestan exécuté d'après les plans de M. Deslongchamps l'aîné. A son départ, le 26, M. de Praslin fut accompagné jusqu'à Lorient par par M. de Roquefeuil. En 1767, Choquet de Lindu, chargé comme ingénieur en chef, et indépendant des officiers du génie de terre, des travaux de la marine, rétablit le quai devant le magasin général, et l'on

créa une brasserie près du Moulin-à-Poudre (1), en même temps qu'on préludait par l'installation d'une forge à martinet et d'un moulin à scier les bois, à l'établissement de l'usine de la Villeneuve (*Appendice*, § 15). En 1768, on fit la porte d'entrée de l'arsenal par la Grande rue (2), avec un corps-de-garde et d'autres accessoires; on exhaussa et l'on rectifia la machine à mâter (*Appendice*, § 16); enfin, on commença, pour la terminer l'année suivante, la construction du magasin aux fers le long de la première

(1) En 1762, M. Le Roy, commis dans les bureaux du munitionnaire de la marine à Brest, avait, de l'agrément de M. l'intendant Hocquart, établi à l'anse Saupin, une brasserie où il fabriqua de la bière en vue de la substituer au vin de Saintonge, donné aux équipages pendant l'armement et le premier mois de la campagne. Il ne réussit pas, et en 1768, le ministre lui accorda une indemnité de 3,522 livres en dédommagement de ses pertes. Lorsqu'en 1767, M. de Clugny obtint qu'une brasserie fût faite et desservie au compte de la marine, un brasseur expérimenté, nommé Albert Druenne, vint à cet effet de Landrecies dans le Hainaut. La brasserie fut établie dans l'anse du Moulin-à-Poudre, et on loua, à une demi-lieue de là, une petite ferme où Druenne, qui avait apporté des plants de houblon du Hainaut, le cultiva avec assez de succès pour que, l'année suivante, il obtînt la récolte nécessaire à la fabrication de 900 barriques de bière. La fabrication donna d'abord d'aussi bons résultats que la culture; mais des abus se glissèrent dans l'exploitation dont le munitionnaire fut chargé pour son compte, à partir du 1er janvier 1775. En 1783, un brasseur, nommé Holtzer, fabriqua, d'après un procédé dont il était l'inventeur, 102 pièces de bière anti-scorbutique, et au mois de mars 1791, il offrit d'en fabriquer à 26 livres la barrique. Nous ignorons si sa demande fut accueillie. De nouveaux essais, tentés ensuite, furent promptement abandonnés.

(2) Cette porte a été démolie au mois de mai 1864, parce que c'est sur son emplacement que doit être construite la chambre des appareils d'épuisement du nouveau bassin de Brest. Les pierres de taille qui entraient dans sa construction sont conservées pour être employées ultérieurement à l'établissement d'une porte d'entrée définitive dans cette partie de l'arsenal.

forme de Pontaniou, celle de la salle des gabarits à l'étage, celle d'un hangar dans l'anse du Moulin-à-Poudre, pour y mettre en réserve les bois de construction, avec un quai à mi-marée pour leur recette, et l'on jeta les premiers fondements du jardin botanique (*Ibid*, § 17). L'activité ne fut pas moindre en 1769. On construisit : 1° en face du pont, qui met en communication les salles de la voilerie et de la garniture, la fontaine surmontée d'une colonne portant cette inscription : *Totum effusura per orbem* ; 2° les trois grands corps de bâtiments ou magasins dits de Keravel, parce qu'ils furent bâtis au pied de la montagne de ce nom. Ce sont ceux qui règnent parallèlement aux quais qui furent établis en même temps depuis le magasin général ; ils comprennent 44 magasins voûtés destinés à contenir les agrès des vaisseaux désarmés, les salles de la voilerie, de la garniture et du dépôt des cordages. Cette nomenclature, toute longue qu'elle est, n'est pas complète. Il faut y joindre le tracé et l'aplanissement partiel du cours Dajot, exécutés aux frais de la ville, de la marine et de la guerre. (*Voir la troisième partie.*)

Des travaux d'un autre ordre, mais non moins importants, s'étaient exécutés dans l'intervalle de ceux que nous venons d'indiquer. Ils avaient pour objet d'assurer plus efficacement la défense extérieure du port et de la ville. Choiseul qui, le 11 mai 1762, avait admis Brest et Toulon au nombre des ports réunis à la fortification, les comprit pour une large part dans la dépense de 15,131,430 livres effectuée de 1764 à 1769 pour les fortifications et les bâtiments militaires. L'acquisition de l'île d'Ouessant parut au ministre le préliminaire indispensable des travaux qu'il projetait. Située à l'ouvert de la Manche, cette île est facile à

garder, défendue qu'elle est par de violents courants et des écueils qui en rendent les abords périlleux. Profondément entamée sur plusieurs points par l'action incessante de la mer, elle présentait ainsi des criques ou anses offrant des mouillages sûrs aux navires qui viendraient se placer sous la protection des batteries de l'île où l'on pouvait, au prix de quelques travaux peu dispendieux, établir, surtout dans le S. et dans l'E., des ports de refuge. Ces avantages auraient tourné contre nous, si les chances d'une guerre nouvelle, dont la possibilité était unanimement reconnue, avaient fait tomber l'île au pouvoir des Anglais. Ce péril était à redouter, tant que l'île resterait une propriété privée. Choiseul le conjura en se la faisant céder, le 30 avril 1764, par ses propriétaires, M. le comte et Mme la comtesse de Rieux, à qui il fut amplement tenu compte de la convenance, car, bien qu'elle ne leur rapportât qu'un revenu de 708 livres, elle leur fut payée 30,000 livres en espèces, et l'État s'obligea, en outre, à servir aux vendeurs une rente de 3,000 livres, reversible d'abord sur la tête de Mme de Rieux, ensuite sur celle de leur fils (1).

Pendant que se négociait cette affaire, entamée depuis un an, le ministre faisait procéder à une inspection qui devait avoir pour résultat de préciser la nature et l'étendue des travaux à exécuter. Laissons M. le

(1) L'île d'Ouessant que Henri IV avait érigée en marquisat, le 2 janvier 1597, en faveur de René de Rieux, marquis de Sourdéac, pour le récompenser des services qu'il lui avait rendus pendant la ligue, comprenait une église et sept chapelles. L'église Saint-Paul était si délabrée qu'on était obligé d'exercer les fonctions curiales dans la chapelle de Notre-Dame-du-Rosaire, trop petite pour contenir les fidèles dont une partie ne pouvait entendre le service divin qu'au dehors. Les autres chapelles étaient dédiées à saint Gildas, saint Nicolas, saint Gwenolé, saint Pierre, saint Hilarion et saint Michel.

colonel Augoyat (*Spectateur militaire*, t. 21, 1re srie, p. 546-558, et t. 36, 2e srie, p. 187-191) nous exposer ce qui eut lieu alors : « Dans un mémoire rédigé en 1763 sur l'état actuel des places du royaume, on évaluait à 12 millions la dépense à y faire pour les mettre en bon état, et à 41 millions celle qui était nécessaire pour y construire les ouvrages neufs dont elles sont susceptibles.... Brest et Toulon attirèrent particulièrement l'attention du ministre. Il envoya M. Filley (1) en Bretagne, pour examiner, de concert avec M. de Rosily, commandant de la marine (2), et Frézier, directeur des fortifications, le lieu où un port semblable à celui de Brest, et à portée de cette place, pourrait être établi. Le général Filley proposa, pour remplir les intentions du gouvernement, d'agrandir le port de Brest en approfondissant le chenal de la Penfeld dans sa partie supérieure, de manière à la mettre en état de recevoir seize vaisseaux armés, de 74, depuis la chaine de l'arrière-garde du port (3) jusqu'à la pointe de Kerguelen, où cette chaîne est actuellement placée. Il fallait, pour cela, porter la profondeur du chenal à 8 mètres au-dessous de la plus basse mer des grandes eaux sur une largeur de 39 mètres. Plusieurs personnes élevées en grade, dans la marine, se prononcèrent contre ce travail (4) ; le général Filley démontra la possibilité de l'exécuter.

(1) Filley de la Cote (Pierre), lieutenant-général du génie, né le 9 janvier 1695, au mont Saint-Sulpice (Yonne), mort à Thionville le 1er décembre 1779.

(2) Le commandant de la marine était M. le lieutenant-général de Roquefeuil ; M. de Rosily, chef d'escadre, résidait seulement à Brest.

(3) Le bâtiment arrière-garde était alors mouillé entre la tour Blanche et la tour Noire.

(4) Au nombre des opposants était M. le marquis de Capellis, capitaine de frégate, lequel s'exprime ainsi, dans une lettre datée

« Le 26 mai 1764, il adressa au ministre le projet de l'augmentation du port de Brest, des bâtiments dont il a encore besoin, et des fortifications nécessaires à sa sûreté. Ce projet montait à la somme de 10,677,000 livres dont on dépensa la moitié dans l'espace de quatre ans. La Cour témoigna, en 1764, sa satisfaction des projets de M. Filley, en se réservant de statuer sur le tracé de la *mésalectre* (1) à l'époque où cet ouvrage

de Toulon le 22 avril 1771, et adressée à M. l'abbé Terray, alors ministre de la marine : « M. le duc de Choiseul a eu sans doute de grandes qualités ; mais peu accoutumé au travail, il a souvent abandonné les projets pour lesquels il avait témoigné le plus d'ardeur. Les formes pour le port de Toulon que je lui proposai dès que la paix fut faite, sont une preuve de ce que j'avance. Il pensa à agrandir le port de Brest. Un ingénieur de terre lui proposa de creuser la rivière ; cet ouvrage exigeait l'agrandissement de la ville et l'augmentation des fortifications. La dépense et le peu de succès de ce travail l'engagèrent à me faire travailler. Je fournis à ce ministre le projet d'un grand bassin qui aurait contenu vingt vaisseaux et qui n'aurait pas coûté 600,000 livres. Le duc de Choiseul saisit bien vite mon idée, mais peu de temps après on le détourna de ce projet ; il revint à l'ancien, auquel on a travaillé en l'air, puisque le port de Brest ne peut pas réellement contenir plus de vaisseaux que par le passé. Cette tentative a pourtant coûté des sommes immenses. » (*Lettre communiquée par M. Pierre Margry.*) Ce qui était vrai quand M. de Capellis écrivait cessa de l'être quand les travaux, alors interrompus, eurent été achevés.

(1) « Dans son projet de défense de l'île d'Aix et de sa rade, dont il venait de dresser le plan, le général Filley, ajoute M. Augoyat, employait le système qu'il avait ébauché autrefois, et dans lequel les lignes de défense sont toutes perpendiculaires au parapet qui couvre le soldat. Il donne le nom de *mésalectre*, qui signifie *défense du milieu*, à une pièce qui occupe la place de la courtine et partie de celle de la demi-lune qui est reportée beaucoup plus en avant. Il n'a point expliqué les règles de son tracé ; il faut les puiser dans les dessins qu'il en a faits en l'appliquant à un octogone régulier dont le côté est supposé de 400 mètres, parce que son système ne convient qu'aux grands fronts de fortifications. » M. Augoyat, après avoir donné une analyse de ce système, termine ainsi : « Le système du général Filley serait coûteux ; nous le considérons

devait être entrepris. Tous les ouvrages proposés devaient être entièrement terminés à la fin de 1769. On commença à curer la Penfeld. Des machines à draguer, nouvelles (1), furent demandées pour accélérer ce travail; mais, en 1766, lorsque le ministère de la marine cessa d'être réuni à celui de la guerre, sous la direction du duc de Choiseul, les clameurs des adversaires du projet l'emportèrent, et l'on parut renoncer à prolonger le port dans le lit de la Penfeld. L'interruption des travaux dura long-temps; ils furent enfin repris, et ils ont été complètement terminés en 1804, sous l'administration de M. Caffarelli, préfet maritime à Brest. Le port a gagné l'espace et le fond nécessaire pour que quatorze vaisseaux de ligne armés puissent mouiller sous les hauteurs du Bouguen et du Ménès.

« Tous les nouveaux bâtiments projetés par M. Filley, et destinés à la marine, s'élevèrent sans contestation, sous la direction de M. Choquet de Lindu, habile architecte, qu'il fit nommer ingénieur pour le soustraire au service de la marine duquel il dépendait.

« M. Filley avait proposé d'occuper les hauteurs du Bouguen et du Ménès par un développement de quatre

comme une étude utile, dans laquelle sont remplies les conditions essentielles à une bonne défense. » (En voir le dessin et l'examen, par M. de Fourcroy, dans les *Mémoires sur la fortification perpendiculaire*, p. 112.)

(1) Un matériel considérable fut mis à la disposition de Choquet de Lindu qui commença le travail dès le mois de décembre 1763, sous la direction de M. Filley, resté à Brest jusqu'aux premiers jours de juin 1764, et le continua ensuite sous celle de M. Larcher. Ce matériel se composait d'environ 36 machines, dont une servait à creuser, les autres à curer, pour la construction desquelles on avait employé plus de ving-cinq mille pieds cubes de bois, et d'un grand nombre de gabarres à vases ainsi que de chaloupes pour les remorquer.

fronts, tracés suivant son système de la *mésalectre*. Mais, quoique très considéré et très élevé en grade, il n'avait pas acquis, dans le corps du génie, la réputation et l'autorité qui eussent été nécessaires pour faire adopter un système différent en plusieurs points du tracé bastionné. Il trouva des adversaires dans les ingénieurs que le ministre consultait, et de tous ses projets de fortification, le duc de Choiseul n'ordonna que la construction du cavalier très élevé qui défend l'entrée du port, ouvrage qui n'était point urgent. Toutefois, M. Filley avait bien étudié le terrain, un des plus difficiles à traiter pour la fortification, et l'ouvrage que, plus tard, M. Dajot fit construire de 1768 à 1776, se compose de quatre fronts qui forment cinq bastions du système de Cormontaingne dont les saillants occupent les mêmes points que M. Filley avait choisis dans le tracé de ses mésalectres. »

Le cavalier très élevé dont parle M. Augoyat est la batterie à laquelle on donna le nom de son auteur, qui la fit établir en 1765, en même temps que la batterie du Parc-au-Duc. Elle n'était pas terminée que l'on agissait auprès du duc de Choiseul pour qu'il en ordonnât la suppression. Loin de se rendre aux vœux des détracteurs de cet ouvrage, le ministre corrobora sa précédente approbation en prescrivant de le continuer, et en ajoutant qu'il était son œuvre de prédilection dont il se chargerait lui-même de démontrer l'utilité. (*Lettre du* 3 *novembre* 1765, *du général Filley à M. Larcher.*) Construite sur l'escarpement du rocher, derrière le magasin des vivres, du côté de Recouvrance, la batterie Filley se composait d'un cavalier revêtu en maçonnerie avec une batterie à barbette de 20 pièces de canon qui défendait l'entrée du port. Peu d'ouvrages ont essuyé plus de critiques que cette batterie, tellement

ridiculisée, aussitôt après son exécution, que M. de Pezay, dans le mémoire dont nous avons déjà parlé, regardait comme téméraire de hasarder quelques mots en sa faveur. Voici comment il s'exprimait à ce sujet : « Cet ouvrage singulier, il est vrai, étonnant et déraisonnable au premier coup-d'œil, est tombé à Brest dans un tel discrédit, qu'il est en quelque sorte devenu l'objet de la risée publique. On parle aujourd'hui proverbialement de la batterie Filley comme d'un chef-d'œuvre d'absurdité. Cette opinion, commune aux officiers de terre et de mer, adoptée par le plus grand nombre d'entre eux, sur la parole du très petit nombre qui peut avoir une opinion, a fini par devenir tout-à-fait vulgaire et universelle, au point de surprendre même les gens en état de réfléchir. Il sera encore donné à l'aveugle multitude d'en imposer aux gens qui ont des yeux. Ici, j'y ai été pris comme un autre, au premier regard, je l'avoue. » M. de Pezay discutait ensuite les avantages et les inconvénients de cette batterie, et, toute compensation faite, son opinion était plutôt un éloge qu'un blâme, puisqu'il reconnaissait qu'elle pouvait encore servir utilement, et même exclusivement, alors que toutes les autres, la batterie royale comprise, seraient démontées. Il convenait seulement qu'il y aurait eu danger d'incendie pour le magasin établi au pied de cet ouvrage, danger auquel on aurait facilement obvié en couvrant ce magasin en tôle. D'ailleurs, il est aisé de reconnaître que le reproche d'une trop grande élévation adressé à la batterie Filley s'appliquait également à la batterie royale dont pourtant nul n'a jamais songé à considérer les feux comme inutiles à la défense de la rade et du port. Mais que n'imagine pas l'envie ? Ne disait-on pas aussi que le tir de cette batterie pouvait

être dangereux pour les défenseurs de la batterie de la Rose? Quoi qu'il en soit, comme rien n'est plus tenace que le préjugé, alors surtout que la jalousie ou des passions intéressées le propagent, la batterie Filley conserva sa mauvaise réputation et ses adversaires les plus modérés l'appelaient la batterie *inutile*. C'est sous ce nom que nous la trouvons désignée dans une lettre que M. Barazer, directeur du génie, écrivait, le 10 frimaire an XII, au préfet maritime, après que l'administration de la marine, en exécution de l'arrêté consulaire du 9 floréal précédent, eut fait enclore tous les établissements de la pointe d'un mur en arrière du terre-plein de la batterie, pour que l'administration de la guerre pût, au besoin, manœuvrer cette batterie qu'elle ne tarda pas à abandonner tout-à-fait.

La défaveur que les détracteurs de cet ouvrage avaient fait rejaillir sur les autres projets de M. Filley, détermina le duc de Praslin à les soumettre, en 1768, au contrôle de M. Carlet de la Rozière qui, après avoir servi dans l'Inde, sous les ordres de M. de Cossigny, et y avoir levé un plan de défense de la colonie de l'île de France, avait tout récemment opéré une reconnaissance hydrographique des côtes d'Angleterre, reconnaissance qui, grâce à la protection du maréchal de Broglie lui avait fait obtenir une commission de lieutenant-colonel de dragons, échangée plus tard contre le brevet de maréchal général des logis et son admission dans l'état-major de l'armée. Lorsqu'il vint à Brest, au mois d'octobre 1768, M. Dajot, alors directeur des fortifications, s'apprêtait à exécuter les projets de M. Filley, en les modifiant comme nous l'a indiqué M. Augoyat. Ils ne s'entendirent guère, et plus d'une difficulté sérieuse surgit, ainsi que nous le verrons plus

loin. De là des froissements qui avaient pour conséquence de faire marcher les travaux de la fortification plus lentement que ceux de l'arsenal, de conduire même à leur suspension.

Pendant que les uns et les autres s'exécutaient, l'administration du port était dirigée par M. de Clugny, qui avait succédé à M. Hocquart le 1er octobre 1764. Ayant cessé ses fonctions, au mois de décembre 1769 (1), il eut pour successeur intérimaire, jusqu'au 30 novembre suivant, M. le commissaire général

(1) CLUGNY (Jean-Étienne-Bernard CUBLES de), chevalier, baron de Nuis, ou de Nuys, conseiller du Roi en ses conseils, maître des requêtes ordinaires en son hôtel, conseiller honoraire au Parlement de Bourgogne, etc., né à Dijon, nommé intendant à Saint-Domingue le 23 mai 1759, rappelé en France, sur sa demande, le 28 octobre 1763, pourvu, le 14 septembre 1764, de l'Intendance de Brest, dont il ne prit possession qu'au mois de juin suivant. Le rôle fâcheux, à certains égards, qu'il avait joué dans le procès de l'espion Gordon (Voir notre relation de ce procès dans le *Bulletin de la Société Académique de Brest*, t. Ier, p. 295-360), l'avait rendu l'objet d'une animosité qui aurait rendu sa position difficile, s'il avait continué ses fonctions à Brest. Nommé intendant général de la marine et des colonies, le 13 novembre 1770, avec un traitement de 50,000 livres et 30,000 livres d'établissement à Versailles, indépendamment d'une pension de 6,000 livres sur les Invalides, pension reversible par moitié sur sa femme, il ne conserva que peu de mois cette position, la charge d'Intendant général ayant été supprimée le 8 avril 1771. Après avoir été successivement intendant à Perpignan et à Bordeaux, il fut nommé, au mois de mai 1776, Contrôleur général, en remplacement de Turgot. Pendant son administration, calquée sur celle de l'abbé Terray, il ne respecta qu'une seule des mesures de son prédécesseur, l'établissement d'une caisse d'escompte; en revanche, il attacha son nom à une création fort opposée à tous les principes qui avaient dominé sous le ministère précédent, la fusion, sous le titre de *Loterie de France*, de plusieurs loteries qui avaient été instituées ou qu'on tolérait sous prétexte de bienfaisance. Son insuffisance était devenue si notoire qu'on s'occupait de lui chercher un successeur, lorsqu'il mourut à Versailles, le 18 octobre 1776, après une administration que Marmontel appelle quatre mois de pillage.

Marchais, administrateur éclairé. M. de Ruis Embito le remplaça alors titulairement. La nomination de ce dernier avait précédé de peu de jours l'élévation au ministère de la marine de M. l'abbé Terray qui ne fit qu'y passer (25 décembre 1770 — 7 avril 1771). Pendant les trois années que M. Bourgeois de Boynes, son successeur, conserva le portefeuille, il n'y eut de fait, dans le port, que deux travaux insignifiants ; l'un d'eux fut l'achèvement, en 1771, de deux hangars commencés, l'année précédente, à la pointe du Salou, pour travailler à couvert les mâts d'assemblage ; l'autre, la réparation de la digue de l'étang de la Villeneuve.

On reprit, toutefois, les travaux des fortifications suspendus par suite de la divergence des opinions de M. de la Rozière et de M. Dajot. Ce dernier la révèle en ces termes, dans sa lettre du 15 janvier 1771, au général Bourcet : « Depuis 1758 que j'ai eu l'honneur d'être employé à vos ordres, je n'ai point perdu de vue de quel avantage il est au corps du génie de vous avoir pour chef, et j'ai toujours eu présentes vos bonnes intentions pour ce corps qui, par ma voix, en réclame les effets. Qu'il me soit permis, à cette occasion, de vous informer d'une suite d'évènements qui, dans l'éloignement, ont pu vous échapper. Un M. de la Rozière, cy-devant dessinateur de M. de Cossigny, et renvoyé par lui de l'île de France pour cause minutée au journal de la Compagnie des Indes, s'est fait connaître à M. le duc de Broglie par quelques cartes heureusement conçues, a réussi à lui plaire, et, parvenu à se faire employer dans l'état-major des armées, a donné des mémoires et des projets qui ont séduit.

« En 1768, je reçus ordre du ministre, conçu en ces termes : « Il m'a été rendu compte, Monsieur, de

quelques ouvrages qu'il est essentiel d'établir sur les côtes de Bretagne, pour en assurer la défense. Comme il est nécessaire, avant que de s'occuper de leur exécution, de connaître la dépense qu'ils occasionneront, je vous prie d'en faire faire les plans et profils et estimations par les ingénieurs qui sont à vos ordres, et de m'envoyer ce travail aussitôt qu'il sera fait. Ces ouvrages et les points où ils doivent être établis sont désignés dans les cartes et l'état que je vous adresse, et que je vous recommande de m'envoyer avec le travail que je vous demande. »

« Ces cartes, très infidèles relativement au terrain, étoient chargées d'un nombre d'ouvrages à cornes, couronnés et autres, lavés en jaune, que la maladresse du dessinateur y avoit semés au hasard. Il falloit obéir cependant, et je m'occupois des ridicules détails de ces monstrueux projets, quand M. de la Rozière vint me demander compte de mes opérations et communication des papiers de ma direction. Vous jugez bien, mon général, que ma réponse, conforme à l'ordonnance, ne le fut pas à son désir; et je l'arrêtai jusqu'à l'arrivée d'une lettre de M. le duc de Choiseul qui approuvoit ma conduite, blâmoit le dit Sr de la Rozière, et finissoit cependant par dire : « Mais, comme M. de la Rozière s'est particulièrement occupé à rechercher les moyens de parvenir à assurer la défense des côtes de la Bretagne, et que le résultat de son travail sur cela m'a paru contenir d'heureuses idées, je vous saurai gré de lui faire voir la totalité du vôtre quand il sera achevé, de le discuter avec lui, et enfin d'arranger les choses de façon que je puisse, lorsque vous me l'enverrez, recevoir en même temps vos observations et les siennes sur cet objet. »

« De ce moment, je convins avec le nouveau Vauban des articles nécessaires à exécuter; et, obligé de comprendre aussi ceux que je n'aurois pas voulu lui accorder, je traitai les uns et les autres à ma manière, ou plutôt selon nos usages, et j'adressai mon travail à la Cour, dont après la réception je n'ai plus entendu parler.

« Aujourd'hui, je suis instruit que M. le duc de Duras mande à l'ancien lieutenant de Roy de Saint-Malo, que M. de la Rozière vient faire exécuter des travaux ordonnés par le Roy, relatifs à la défense et à la sûreté du port; et en même temps pour le soulager dans ses fonctions, attendu sa mauvaise santé, que sa charge de maréchal-des-logis dans la province l'obligeait à s'absenter de temps en temps de son commandement. M. du Montbeillard, officier d'artillerie, sera à même de le remplacer, etc., etc. (1) »

Comme le faisait pressentir cette lettre, M. de la Rozière revint à Brest, et il s'y trouvait encore lors de l'inspection qu'y fit, au mois d'août suivant, M. le comte d'Hérouville, envoyé par M. le comte de Monteynard, ministre de la guerre (2), pour avoir son avis sur les questions qui divisaient M. de la Rozière et M. Dajot. Deux lettres de ce dernier, l'une du 26 août,

(1) A ne juger M. de la Rozière que d'après cette lettre, on se ferait une idée fort défavorable du mérite de cet officier général. L'énumération de ses services militaires, des missions de confiance dont il fut chargé, des travaux qu'il fit exécuter et des nombreux ouvrages publiés ou inédits dont il est l'auteur (*Nouvelle Biographie générale*, publiée par MM. Firmin Didot, frères, t. XLII), autorise à croire que M. Dajot a été injuste, ou tout au moins trop sévère à son égard, et que son langage s'est ressenti du mécontentement qu'il éprouvait d'être obligé de subir le contrôle d'un officier étranger à son arme, lequel d'ailleurs, il paraîtrait, se faisait un auxiliaire de l'intrigue.

(2) Il avait succédé au duc de Choiseul le 6 janvier 1771.

au général Filley, l'autre du 15 septembre, à M. Pietre, directeur du bureau des fortifications, autorisent à croire que ses idées, plus ou moins partagées par M. d'Hérouville, se rapprochaient de celles de M. Filley. Dans la première de ces lettres, il s'exprimait ainsi : « J'ai l'honneur de vous adresser copie de deux lettres que j'ai reçues successivement du Ministre. L'arrivée de M. d'Hérouville en ce moment ne me permet pas de les analyser; mais rien ne peut vous échapper d'un projet que vous avez conçu et dont vous m'avez laissé les tracés sur le terrain ; aussi, daignés, je vous supplie, m'instruire et me donner à connaître comment je devrai me conduire pour satisfaire aux volontés de la Cour qui ne me laisse ny le droit de remplir vos vues, ny de proposer, suivant l'ancien usage du corps, quelque chose de moi-même. » La seconde lettre était conçue en ces termes : « J'ai l'honneur de vous informer que M. le comte d'Hérouville, qui arriva ici le 26 août, en est parti hier. J'ai été obligé, comme je l'avois prévu, de l'accompagner dans la visite des postes, et de le suivre du matin au soir pour répondre à ses demandes. Je compte l'avoir satisfait parce qu'il me l'a dit et que je le crois vrai ; mais j'ai souffert de le voir obsédé par M. de la Rozière, homme dangereux, qui le trompe à chaque pas, ose le heurter et s'approprier tout ce qui lui convient du travail des officiers du génie, dont il prend le miel dans les conférences où il se trouve avec eux, tandis qu'il vomit sur le corps en géneral un poison dont il sera bien difficile que quelqu'un de nous ne sente l'amertume. »

Quel accueil le ministre de la guerre fit-il au travail de M. d'Hérouville ? Nous l'ignorons. Quant à M. de Boynes, ses dispositions antérieures furent peu modi-

fiées. Il hésitait toujours à faire reprendre le creusement du port, parce qu'en plaçant des vaisseaux dans le prolongement obtenu, ils auraient été trop éloignés des bassins, des magasins particuliers, de la mâture, et que pour en assurer la conservation on aurait été entraîné à étendre les fortifications, et, par suite, à augmenter la garnison. M. de Roquefeuil, par sa lettre du 1er novembre 1771, démontra au ministre que l'éloignement des vaisseaux avait sa compensation dans le voisinage de la tonnellerie et de l'eau pour faire leurs plans d'arrimage par où commence l'armement, et que l'augmentation de l'enceinte était indispensable pour mettre à couvert la tonnellerie, les magasins aux mâts, la brasserie et beaucoup de bâtiments flottants. « Quant à la dépense de la fortification pour couvrir cette partie en question du port, ajoutait-il, je viens de m'entretenir en particulier avec M. Dajot, directeur du génie icy, et qui vient présentement de travailler sur cet objet. Il m'a confié que tout le projet pour rétablir les fortifications presque ruinées de cette place, achever d'en creuser les fossés, faire quelques ouvrages détachés qu'il croit nécessaires et faire l'augmentation d'enceinte qui couvriroit le port neuf avec la fortification de ses contours ; que tout le projet, dis-je, en total, monteroit à 2,300,000 livres ; que par là on met Brest non-seulement en sûreté, mais même qu'on la garantit de pouvoir être bombardée ni brûlée; que si l'on veut se réduire à l'augmentation d'enceinte pour garantir le port avec lafortification ordinaire, ce sera un objet de 12,000 livres. Je crois, Monseigneur, que vous ne trouverez pas cette dépense sur les fortifications de terre fort grande pour un objet aussy important. On a dépensé davantage à Toulon, et même, je crois, bien inutilement, à la Martinique. Pour peu que vous insistiez

auprès de M. le marquis de Monteynard sur l'exécution de ce projet (il étoit déjà résolu d'une manière bien plus dispendieuse par M. le duc de Choiseul), je ne doute pas que vous ne le décidiés sur-le-champ. M. le comte d'Hérouville en a senti icy la nécessité absolue qu'il représenta et appuya de sa part. Cette matière est sans doute la question en ce moment, car M. de Monteynard a mandé de luy en faire rapport d'icy. Les ingénieurs y travaillent depuis deux mois, et leur ouvrage doit partir, ce courrier même, ou le prochain, pour la Cour.

« M. le duc de Choiseul m'avoit cy-devant mandé de sa main qu'un projet de 900,000 livres venoit de passer au conseil pour les travaux à faire à Brest ; un tel projet se trouve bien réduit, mais on ne peut aussy exécuter le nécessaire à moins. »

M. de Monteynard fit enfin cesser toutes ces fluctuations en ordonnant un ensemble de travaux dont les premiers, commencés en 1773, furent l'ouvrage à cornes de Quéliversan, dominant l'arrière-garde du port, et les lunettes occupant les hauteurs du Stiff (Kérango), au-dessus de l'avant-garde. Ce dernier ouvrage était presque terminé lorsqu'un ordre de la Cour, provoqué vraisemblablement par M. de la Rozière, en prescrivit la destruction, sous prétexte que les forts détachés, établis en avant de Recouvrance, l'auraient rendu inutile. Les officiers du génie protestèrent contre la nouvelle humiliation qu'on voulait leur faire subir. Impuissants à lutter contre l'esprit d'intrigue favorisé par le despotisme de l'époque, ils furent obligés de céder, mais en partie seulement, car ils renversèrent les parapets dans le fossé, sans toucher aucunement au revêtement des escarpes, dans l'espoir que plus tard on reconnaîtrait l'utilité de leur rétablissement,

qui pourrait alors s'effectuer facilement. Peu après son avènement, Louis XVI voulant porter un œil scrutateur dans le dédale de ces intrigues, chargea M. de Pezay d'une mission secrète dont il devait rendre compte au ministre seul qui, comme le Roi, lui avait recommandé de ne taire la vérité ni sur les personnes ni sur les choses. Le monarque avait une confiance absolue dans son envoyé, de qui, pendant qu'il était dauphin, il avait reçu des leçons de tactique militaire, et à peine monté sur le trône, il l'avait nommé maréchal général des logis de l'état-major, puis inspecteur général des côtes. Venu à Brest en 1775, M. de Pezay fit de sa mission l'objet de deux mémoires très développés dont le premier est intitulé : *Mémoire militaire sur la Bretagne en général et sur Brest en particulier;* l'autre : *Mémoire local et militaire relatif à Brest.* Dans ces mémoires, où il signalait les défectuosités de plusieurs des projets de M. de la Rozière, et en approuvait quelques parties, il concluait particulièrement à ce que l'on fortifiât au plus tôt le Portzic et le Mingant; que l'on complétât par de fortes traverses la batterie royale, la batterie Vauban et la batterie basse de la pointe de Plougastel; que l'on défendît la haute Penfeld par un ouvrage qui lui semblait indispensable; que l'on fît un chemin circulaire partant du Portzic et allant à Saint-Marc intérieurement aux positions de Saint-Pierre et de Lambézellec, après une reconnaissance opérée avec soin; que l'on traçât divers rayons qui, de Brest, auraient abouti à différents points de ce chemin circulaire (1); que le port fût couvert par

(1) Le chemin de ceinture stratégique au moyen duquel M. de Pezay proposait de relier entre eux les forts composant ce qu'on appelle assez improprement le *camp retranché,* avait antérieurement été proposé et adopté en principe.

un simple rempart, et qu'un petit ouvrage fût construit au-dessus de la tonnellerie (1) ; que l'isthme de la presqu'île de Quélern fût réduit à un simple défilé qui pût être défendu par un seul front de fortifications, au lieu des trois alors tracés ; qu'on réparât les batteries de la rade, et qu'on rétablît, s'il était possible, celle de l'île Ronde. Il terminait en demandant l'établissement, à Saint-Renan, d'une place forte de premier, deuxième ou troisième ordre, établissement sur la nécessité duquel il s'étendait longuement, et qui lui semblait d'une telle importance qu'il opinait que, pour l'exécuter, on épargnât sur les autres travaux.

Tombé en disgrâce presque aussitôt après qu'il eût terminé sa mission, M. de Pezay mourut, à l'âge de 36 ans, le 6 décembre 1777, sans avoir pu faire prévaloir ses opinions. Délivré de ce concurrent, M. de la Rozière fit adopter les siennes à M. le lieutenant-général de Langeron que le Roi nomma, en 1776, commandant de la province de Bretagne, et qu'il chargea en même temps de l'examen des divers projets présentés (il y en avait quatre) pour fortifier Brest. Un règlement du 30 décembre 1776 conféra à cet officier général le commandement en chef des travaux qu'exécutèrent successivement les deux directeurs Damoiseau et de Caux, aîné. Les travaux du Stiff et de Quéliverzan avaient été terminés dans le cours de cette année. Ceux qu'il restait à exécuter étaient le couronnement du Bouguen et ce qu'on appelle le camp retranché, c'est-à-dire les cinq forts du Portzic, de Saint-Pierre ou de Montbarey (2), de Kéranroux, de

(1) Un mur de clôture fut établi, en 1776, derrière la tonnellerie.

(2) M. le prince de Montbarey, ministre de la guerre, à la suite d'un voyage qu'il fit à Brest en 1779, adhéra au vœu que lui avaient exprimé les officiers du génie, de substituer son nom à celui de Saint-Pierre, d'abord donné à ce fort.

Guestel-Bras et de Penfeld (1). La construction de ces ouvrages absorba dix années (1777-1786) et une dépense de 2,323,634 livres. Les ouvrages du Stiff et de Quéliverzan avaient coûté 302,705 livres ; les autres parties de la fortification s'étaient élevées à la somme de 158,637 livres 10 sols dans laquelle la batterie Filley était entrée pour 120,783 livres 18 sols et celle du Parc-au-Duc pour 30,455 livres 16 sols. Les travaux exécutés depuis 1777 le furent par 13 bataillons placés sous les ordres de M. de Langeron. Faute d'entrepreneurs, on construisit par économie, en se conformant à un règlement du 9 décembre 1776, qui divisait la comptabilité en deux parties, l'une, confiée aux officiers du génie, comprenant l'emploi des matériaux ; l'autre aux commissaires des guerres chargés de l'achat et du transport des matériaux ainsi que du règlement des comptes d'après les états et les toisés des officiers du génie. A la même époque, on formait des projets qui, s'ils avaient été exécutés, auraient doté le port de Brest d'un musée maritime, et en auraient, en quelque sorte, créé un autre au dépôt des cartes et plans à Paris. Le corps de la marine, reconnaissant envers Louis XV des travaux exécutés ou projetés pour l'amélioration de la ville et du port, avait demandé que ce prince lui accordât son portrait. Cette demande fut accueillie, et le portrait, parvenu à Brest, au mois de janvier 1772, fut placé dans la salle de réception de l'hôtel du commandant de la marine. Un an après, l'autorisation d'élever une statue à ce prince ayant été sollicitée, le ministre fit savoir à

(1) Le fort du Guelmeur, dont la construction est commencée, mais interrompue, fait partie du système de forts détachés, système qui doit être complété par des forts intermédiaires entre ceux de Penfeld et du Guelmeur.

M. de Breugnon que le Roi avait reçu avec d'autant plus de satisfaction ce témoignage de zèle, d'amour et de respect des officiers de la marine pour sa personne, que S. M. avait elle-même résolu de placer dans un lieu apparent les bustes des marins illustres. En attendant la fixation du lieu où seraient placés les bustes et les statues, le Roi avait décidé que ces objets d'art seraient érigés par son ordre et à ses frais; qu'ils seraient disposés en raison de la date des décès de ceux auxquels ils seraient consacrés; que des inscriptions feraient connaître leurs actions d'éclat ainsi que les grades et récompenses qu'ils avaient obtenus; que les officiers de marine auraient seuls des bustes, et que les généraux de terre ne jouiraient de cette distinction qu'autant qu'ils auraient fait quelque conquête de concert avec la marine; qu'enfin, à moins d'exception prononcée par le Roi, aucun buste de personnage vivant ne serait admis (1). Cinq jours après qu'il avait arrêté ce projet (18 janvier 1773), Louis XV avait ordonné qu'un tableau représentant la ville et le port serait placé au dépôt des cartes et plans de la marine. Son exécution fut confiée à M. Blaremberg, peintre connu jusques-là par des dessus de tabatières à la gouache, d'une finesse incroyable, qui se vendent encore de 4 à 5,000 francs. Cet artiste, envoyé à Brest, au mois de janvier 1773, avec son fils, qui avait tout au moins autant de talent que lui, exécuta, soit alors, soit en 1774, un tableau de 70 centimètres de longueur sur 40 centimètres de hauteur, que nous avons vu, en 1858, à Paris, rue d'Antin, n° 23, chez un marchand de bric-à-brac, qui en avait trouvé 6,000 francs, mais

(1) Ces détails sont puisés dans un document que nous a communiqué notre confrère et ami, M. Ed. Fleury, bibliothécaire-archiviste de la ville.

en voulait 10,000. Les connaisseurs estimaient à 8,000 francs la valeur de cette toile qui a fourni à M. Clément de Ris l'objet d'un article dans l'*Artiste* du 27 juillet 1856. La fidélité d'exécution et la vigueur de coloris de ce tableau nous firent regretter qu'il ne décorât pas, soit l'hôtel de la préfecture maritime, soit celui de la mairie, soit enfin le musée naval, au Louvre.

Le creusement du port avait été repris en même temps que les fortifications, mais pour être de nouveau suspendu en 1779, époque où il restait un tiers du travail à exécuter. M. de Boynes avait peu de souci du développement matériel de la marine. Il s'absorbait dans la conception et la mise en pratique de diverses réformes administratives dont les principales étaient contenues dans l'ordonnance du 18 février 1772 qui, destinée à délimiter les attributions respectives des officiers de plume et d'épée, était devenue un brandon de discorde entre eux. Ce fut le comte d'Estaing qui fut chargé de venir mettre le calme à Brest (1). M. de Roquefeuil venait de résigner ses fonctions. Le 4 mai précédent, le ministre de la guerre lui avait retiré, sans l'en avoir personnellement prévenu, le comman-

(1) Les choses étaient poussées à un point tel que l'intendant, M. de Ruis-Embito, n'osait mettre le pied dans le port, où il était insulté par les officiers quand il s'y présentait, et que, sur ses plaintes, d'Estaing donna, dans tous les services, l'ordre de respecter comme lui-même *cet homme du Roi* (septembre 1772). Au mois de janvier suivant, M. de Casa-Major, commissaire et contrôleur de la marine, reçut les plus graves injures de cinq gardes de la marine, du nombre desquels était le chevalier de Tinteniac, qui, plus tard, devait se faire un renom par sa participation à la guerre civile. Les coupables furent mis en prison, et ils y étaient encore au mois de septembre 1773. Le ministre ne consentit à leur élargissement, sollicité par M. de Casa-Major, qu'à la condition qu'ils lui feraient des excuses devant témoins.

dement des troupes de terre que le duc de Choiseul avait joint, en 1761, sans qu'il l'eût demandé, à celui de la marine. Le nouveau commandant de la ville et du château, M. d'Argens, était porteur de deux lettres, l'une contenant sa nomination, qu'il fit connaître à M. de Roquefeuil, l'autre le chargeant de prendre toutes les dispositions pour recevoir le duc de Chartres, attendu à Brest, où il arriva effectivement le lendemain (5 mai). Blessé de ce manque d'égards, et avec d'autant plus de raison que, dans l'exercice de son double commandement, il avait complètement atteint le but que s'était proposé M. de Choiseul, celui de faire cesser les mésintelligences qui, auparavant, régnaient entre les troupes de terre et celles de mer. M. de Roquefeuil demanda énergiquement la réparation de ce qu'il appelait un affront, et protesta que si elle ne lui était pas accordée, il irait lui-même se plaindre au Roi. Il y a lieu de croire que celle qu'il obtint ne le satisfit pas complètement, ou qu'il ne jugea pas convenable de conserver la position amoindrie qui lui était faite, car, au mois d'août suivant, il demanda à s'absenter pour ses affaires personnelles. Le ministre s'empressa d'envoyer le comte d'Estaing avec le double titre d'inspecteur-général et de commandant de la marine. Cet officier général n'exerça son commandement que jusqu'au mois de novembre, — M. de Breugnon en fut alors pourvu, — mais son inspection se prolongea jusqu'au mois de janvier. D'Estaing, dont le ministre était obligé de tempérer le zèle, disons-mieux, l'impétuosité, ne put, malgré ses efforts, ou peut-être à cause d'eux, que médiocrement rapprocher des antagonistes systématiquement rebelles à toute conciliation. Le ministre, qui le savait peu favorable aux officiers du grand corps, l'avait

choisi pour ce motif. Son caractère, naturellement hautain, était peu propre à dissiper les préventions auxquelles il était en butte de la part de ce corps, en sa qualité d'*intrus*, ayant quitté, à la paix de 1763, le service de l'armée de terre, où il était brigadier, pour entrer dans la marine comme lieutenant-général. Du reste, si le grand corps ne l'aimait pas, il le lui rendait bien, et il ne se faisait pas faute de le témoigner par ses préférences affectées pour les *officiers bleus*, préférences qui le rendaient populaire parmi la bourgeoisie, mais le faisaient mettre en *quarantaine* par les officiers nobles. C'était à qui de ces derniers saisirait un prétexte pour ne pas paraître aux soirées qu'il donnait à l'hôtel d'Aché où il était logé. La bénédiction des drapeaux remis, le 31 décembre 1772, aux troupes de la marine, fournit aux opposants une occasion significative de révéler l'esprit qui les animait. Peu de femmes d'officiers de la marine assistèrent à la cérémonie ; en revanche, les femmes de la bourgeoisie vinrent en foule. Les officiers de la garnison furent peu nombreux, et l'intendant, d'abord relégué avec un commissaire sur un banc en dehors du sanctuaire, n'y pénétra que quand le recteur prononça son discours où il ne fut question ni de la marine, ni du bien qu'elle avait fait, ni de celui qu'on en attendait. Il ne parla que du comte d'Estaing dont il exalta les aïeux, les vastes connaissances et les services sur terre et sur mer. Ces adulations, qui parurent contrarier d'Estaing, irritèrent une partie des assistants, mécontents de ce que le panégyriste n'eût rien trouvé à dire des autres officiers généraux présents. Aussi y eut-il peu d'officiers au bal que d'Estaing donna le soir, à la suite d'un dîner de cinquante personnes, parmi lesquelles figuraient quelques dames. Les gar-

des de la marine qui, auparavant, n'y manquaient jamais, s'abstinrent cette fois. D'Estaing, piqué, les envoya chercher par quelques-uns de leurs officiers qui les menèrent danser *par ordre du Roi.* M. de Trémigon, cadet, officier des gardes du pavillon, mit l'un d'eux, M. de Rennepont, en prison, pour avoir balancé à le suivre; il fut chansonné, mais il eut le bon esprit de chanter lui-même les couplets où on le persifflait.

Pendant les vingt derniers mois du ministère de M. de Boynes, les travaux cessèrent presque complètement. Cette déplorable incurie eut pour conséquence le dépérissement de la flotte qui, depuis quatre ans, n'était ni renouvelée, ni même entretenue. Aussi, quand M. de Sartine fut nommé ministre, le 24 août 1774, la trouva-t-il dans un état inférieur à celui où elle était à l'entrée en fonctions de son prédécesseur. M. d'Orvilliers, qui prit le commandement du port, le 8 avril 1775, en fit connaître la situation le 26 du même mois. Il y avait bien à flot trente-huit vaisseaux, vingt frégates, quatre corvettes, quatre caïches, une gabarre, deux goëlettes et un brigantin; mais il n'y aurait eu de prêt à faire la guerre, si elle s'était déclarée avant six mois, qu'un vaisseau de 90 canons, quatre de 74, un de 68, six de 64 et deux de 50, soit quinze vaisseaux de divers rangs. Les batteries de la rade que le duc de Choiseul avait retirées à la marine pour les confier aux officiers de terre étaient dans un délabrement tel que leur réparation équivalait à un rétablissement. D'un autre côté, l'arsenal était dépourvu de toute espèce d'approvisionnements. Cette situation appelait un prompt remède. Sartine, voulant s'assurer par lui-même des moyens de l'appliquer, se décida à passer quinze jours à Brest, où il arriva le 24 août 1775.

« Mon objet en allant à Brest, écrivait-il le 10 de ce mois, à M. de Ruis-Embito, est uniquement de m'instruire et d'y prendre des connaissances que je ne puis acquérir loin d'un port. Vous sentez donc, Monsieur, que tout ce qui tendroit à m'offrir des objets de distraction contrarieroit mon plan. Je demande en grâce à M. le comte d'Orvilliers, chez qui je logerai, et je vous demande aussi de vous opposer d'avance à tous préparatifs de fêtes, de bals, de comédie. Je ne veux d'autre spectacle que celui de l'arsenal du Roi et de son port. J'entends que mon voyage n'occasionne aucune dépense superflue, et si, contre mes intentions, on se proposoit de me donner quelque fête, je vous préviens que les frais en seroient en pure perte, et que je la refuserois. »

Le ministre s'était fait précéder de huit à dix jours par M. Potier, qui avait préparé, avec MM. d'Orvilliers et de Ruis-Embito, le cadre du programme à remplir, lequel embrassait la visite des ateliers, des magasins, des vaisseaux, et des conférences avec les chefs des divers services du port, ainsi qu'avec ceux qui pourraient fournir les moyens soit d'en assurer la régularité, soit de ménager l'apaisement des esprits et de faire cesser les conflits.

Ce programme fut suivi de point en point, et à son retour à Paris, Sartine exposa la situation du port au Roi, qui ordonna l'achat immédiat d'approvisionnements considérables. Les premiers soins furent données au radoub des vaisseaux susceptibles d'en recevoir et à la mise en chantier de plusieurs autres. Les travaux des bâtiments civils furent ajournés, et l'on se borna à établir, cette année, une couverture sur la troisième forme de Pontaniou. M. de Ruis-Embito, secondant le ministre, déploya une activité qui hâta

sa mort (1). Il ne fut remplacé que le 9 novembre 1776. L'intérim fut de nouveau confié à M. le commissaire général Marchais. Peu de mois s'étaient écoulés depuis la visite du ministre, et déjà le port avait pris un caractère d'animation et d'abondance qui frappa d'étonnement lord Shelburne et un ancien lord maire de Londres, venus le visiter au mois de septembre 1776.

Pendant ce temps s'élaboraient de grandes réformes administratives. Sartine, assez intimement lié avec M. d'Orvilliers, avait tenu grand compte des opinions

(1) Ruis-Embito (Charles-Claude de), chevalier, conseiller d'État depuis le 1er juillet 1775, chevalier profès des ordres royaux militaires et hospitaliers de Notre-Dame-du-Mont-Carmel et de Saint-Lazare-de-Jérusalem, intendant, etc., décédé à Brest, à l'âge de 71 ans, le 29 mai 1776, inhumé le lendemain dans l'église Saint-Louis, servait depuis 57 ans, dont 19 en qualité d'intendant. C'était un administrateur aussi zélé que capable, connaissant particulièrement à fond le service des forges, celui des bois et la législation de la Corse, matières sur lesquelles il avait composé pour l'Académie royale de la marine dont il était membre, divers mémoires, notamment celui qui est intitulé : *Exposition des causes du profond dépérissement des bois employés à la construction des vaisseaux et des moyens de leur procurer la plus longue durée possible*, 19 p. in-f°. Malheureusement, voulant tout voir et tout faire par lui-même, il laissait forcément beaucoup d'affaires en souffrance. Ses funérailles furent célébrées avec pompe. Linguet, dans son *Journal historique et littéraire* du 15 juin 1776, nous fait connaître de la manière suivante les cérémonies qui eurent lieu à cette occasion : « Dans la matinée (du 29 mai), les cloches portées par les enfants de l'hôpital ont annoncé sa mort dans la ville, suivis d'un archer de marine, criant à chaque carrefour : « Priez Dieu pour l'âme de haut et puissant seigneur, etc., mort ce jour, à 5 heures 1/2 du matin. *Requiescat in pace.* » Son corps a été exposé pendant vingt-quatre heures, dans la chapelle de l'Intendance, disposée à cet effet avec le plus grand appareil. Le premier jour, il était en bonnet de nuit, et son corps découvert avec la croix et le cordon de Saint-Lazare sur l'estomac. Deux archers ont fait faction, reposés sur leurs armes. Les prêtres s'y sont relevés successivement, deux à deux.

« Des invitations imprimées en placards in-f°, avec des ornements extérieurs, ont été adressées aux différents corps militaires pour

de cet officier général, et, à peine revenu à Paris, il avait fait préparer l'ordonnance sur les officiers de port, qui parut le 1er décembre 1775. Il préludait ainsi aux ordonnances du 27 septembre 1776. Rédigées par M. de Fleurieu, que le ministre s'était adjoint, au commencement de l'année, avec le titre de directeur général des ports et arsenaux, elles révèlent l'influence que ce savant officier exerça en cette occasion. Les nouvelles ordonnances, tout en maintenant les commandants et les intendants de la marine, réduisirent considérablement les attributions de ces derniers à qui furent enlevés les détails des constructions, du port et de l'artillerie, confiés à terre aux officiers de vais-

assister au convoi. Le 30, à dix heures, 300 hommes de troupes de la marine, en six piquets, ont marché. Le convoi a défilé dans l'ordre ci-après : 48 cloches, portées par des enfants de l'hôpital ; 36 pleureuses de l'hôpital, ayant un cierge à la main ; les PP. Capucins, au nombre de huit, avec leur croix ; le clergé ; le prévôt et le procureur du Roi de l'amirauté à la droite ; l'exempt et le greffier à la gauche. Six archers armés, leurs fusils renversés, avec leurs bandoulières, étaient à droite et à gauche du corps, porté par huit sergents, et le poêle, par MM. de Lambour, Hautot, Testanière et de Villebois, commissaires de la marine, M. le comte d'Orvilliers, ayant M. de Bonnefoux, capitaine de vaisseau, à sa gauche, et M. Marchais, commissaire général, à sa droite. Les différents corps militaires de terre et de mer. Les officiers d'administration de la marine. Vingt suisses, à la grande livrée du Roi, avec des torches ardentes et un plus grand nombre de gardiens ou consignes formant la haie avec des cierges à la main. Ensuite, les domestiques du défunt, de l'un ou de l'autre sexe, suivaient le corps. Le convoi était terminé par les maîtres et ouvriers du port auxquels on avait interdit le travail depuis huit heures jusqu'à midi ; mais ils ont été payés comme s'ils avaient travaillé. Lorsqu'on eut fait l'absoute, les commissaires, tous les suisses, archers, gardiens, consignes, domestiques, bordèrent la haie jusqu'au moment qu'il y fut enseveli. A la sortie de l'enterrement, MM. de l'administration bordaient en quelque sorte la haie à gauche pour laisser passer les corps invités. Ils avaient tous un crêpe au bras et étaient en grand uniforme. » *(Notes de l'auteur et de M. Guichon de Grandpont.)*

seau qu'elles transformèrent, en outre, en administrateurs à la mer. Si une meilleure règlementation du service avait sa raison d'être, on dépassa néanmoins le but qu'on s'était ou que l'on devait se proposer (1).

M. de la Porte, nouvel intendant, n'avait pas encore pris possession de ses fonctions, lorsqu'eut lieu l'incendie du 20 novembre 1776, qui consuma l'hôpital de la marine. Le feu se déclara vers 4 heures de l'après-midi, dans un grenier, au-dessus de la salle affectée aux forçats malades, vers l'extrémité du bâtiment, du côté O.-N.-O., d'où venait le vent. Il était si violent, par raffales, et le feu se propageait avec une rapidité telle qu'en moins de quatre heures tout fut consumé, à l'exception de la cuisine, du bureau des entrées et de la salle Sainte-Reine (celle des vénériens), qui fut peu endommagée. Les secours de tout genre n'avaient pourtant pas manqué. Les divers corps de la marine et les troupes de la garnison avaient rivalisé d'ardeur. M. du Chaffault, accouru à la tête d'une partie des équipages de l'escadre qu'il commandait, fut particulièrement chargé de préserver le bagne et la corderie haute des atteintes du feu. Il y réussit. M. le comte d'Hector, alors major de la marine, se porta sur tous les points pour exécuter les ordres donnés, et M. le capi-

(1) On n'avait eu aucun égard, lors de la rédaction de ces ordonnances, aux observations que M. Blouin, premier commis de la marine, à Versailles, avait présentées à trois reprises, le 6, le 7 et le 8 août 1776. Le désordre qui s'introduisit dans la comptabilité, pendant la guerre de 1778, ne justifia que trop la sagacité de cet administrateur dont le travail parut plus tard sous ce titre : *Remontrances de M. Blouin, premier commis de la marine, à la Cour, au Ministre, contre les ordonnances projettées*. Brest, R. Malassis, 1789, 24 p. in-8°. Cet écrit fut publié par les commissaires de la marine du port de Brest comme annexe au mémoire signé d'eux le 20 décembre 1789, et intitulé : *Mémoire sur l'administration de la Marine*. Brest, R. Malassis, 1789, 36 p. in-8°.

taine de vaisseau Thévenard, voyant le progrès rapide des flammes et la force du vent, prit de promptes mesures pour hâler les vaisseaux, partie en amont, partie en aval du chenal, pour le cas où le feu se serait communiqué à la corderie basse. M. le comte de Langeron, commandant supérieur des troupes de terre, les stimula par son exemple. Comme eux, beaucoup d'officiers coururent de grands dangers. Un de ceux qui s'exposèrent le plus fut M. le commissaire général Marchais. Aussi, M. le comte d'Orvilliers se fit-il un devoir de le signaler tout spécialement au ministre dans sa lettre du 21 novembre, où il s'exprimait ainsi à son sujet : « Je dois rendre justice à sa fermeté, à son sang-froid et à la netteté des ordres qu'il a donnés dans les objets soumis à son administration ; mais ce que j'ai le plus admiré en lui, c'est la ressource de son génie pour remédier à l'accident et procurer aux malades les secours nécessaires. »

Il y avait deux catégories de malades : les hommes libres et les forçats. Les premiers, au nombre de 71, furent envoyés, 51 à l'hôpital de la ville, et 20 autres (vénériens) dans un hôpital particulier servant aux soldats de terre. Peu de jours après, ils furent réintégrés dans la salle Sainte-Reine. Quant aux forçats, il en périt 31 moribonds qui ne purent se déferrer. Les autres furent immédiatement transportés dans des greniers du bagne, où les forçats valides commençaient déjà à se révolter, parce que, disaient-ils, on voulait les y laisser brûler. Du consentement de M. de Langeron, ils furent transportés, au château, entre deux haies de soldats, et quoique cette translation se fît au commencement de la nuit, elle eut lieu néanmoins sans confusion. Les portes de la ville avaient été fermées, et des sentinelles placées sur les remparts pour

les empêcher de s'évader par les brèches qui existaient dans les murs de l'enceinte. Néanmoins, quelques-uns parvinrent à s'échapper de la haie, et se répandirent dans la ville; mais ils furent bientôt repris, grâce aux précautions qu'on avait prises de faire fermer les portes des maisons et de faire circuler des patrouilles continuelles.

La translation des malades, malgré tout l'ordre qu'on y apporta, fut fatale à un grand nombre d'entre eux qui furent victimes, ou des commotions qu'ils éprouvèrent, ou du froid dont on ne put suffisamment les garantir.

La vraie cause de cet incendie est toujours restée ignorée. La conjecture la plus vraisemblable, c'est que le feu aurait débuté par un grenier renfermant des bois de lit et des paillasses ; on n'y avait pas pénétré depuis plusieurs jours, mais il était contigu aux étuves de la goudronnerie, et l'opinion qui finit par prévaloir, ce fut que des étincelles sorties de la cheminée de ces étuves avaient été projetées dans le grenier.

Peu de jours après arriva M. de la Porte qui se hâta de prendre les premières mesures nécessitées par l'incendie. Il fit disposer la manufacture des toiles, de manière à ce qu'on pût y loger les gardes de la marine, l'ancien séminaire devant, dans sa pensée et dans celle de M. d'Orvilliers, être transformé en hôpital. L'exécution de ce double projet était d'autant plus urgente que le nombre des malades libres ou des forçats avait considérablement augmenté depuis cet incendie, ce qui suggéra à l'abbé Villoton, prieur de Notre-Dame de Recouvrance l'idée de faire l'offre de cette église et des maisons en dépendant pour recevoir les malades, offre que l'on ne crut pas devoir accepter.

Les gardes n'ayant été installés que le 2 février 1777 à la manufacture, les salles de l'ancien séminaire, bien que vacantes, ne pouvaient être disponibles qu'après avoir été appropriées à leur nouvelle destination. La lenteur apportée à ce travail était des plus regrettables, car le défaut d'hôpital obligeait les matelots malades à se faire traiter en ville chez leurs hôtesses. Les fâcheuses conséquences d'un pareil état de choses se firent sentir le mois suivant. Il y avait alors douze vaisseaux sur rade, et le nombre des malades était tel qu'on fut au moment de convertir en hôpitaux les églises et les maisons religieuses. Mais la crainte de raviver le souvenir des épidémies de 1741, 1746 et 1757, de cette dernière surtout, empêcha de recourir à cette extrémité.

CHAPITRE IV.

Suite du ministère de M. de Sartine : Voyages du comte d'Artois et de l'Empereur Joseph II ; fêtes qui leur sont données (1777) ; — Préparatifs de guerre; ils attirent à Brest un grand nombre de personnages distingués ; — incendies et premier établissement des pompiers (1778-1781). — Ministère de M. de Castries : son voyage à Brest ; travaux dont il arrête l'exécution ; — incendie de la Madeleine (1782) ; — réorganisation de l'École de santé (1783) ; — incendie de la poulierie (1784) ; — cession du château à la marine ; travaux projetés ou exécutés par suite de cette cession. — Le port, de 1790 à 1864.

La construction d'un nouvel hôpital, mise à l'étude, n'était pas encore décidée lorsqu'eurent lieu, à peu de jours l'un de l'autre, deux évènements qui causèrent à Brest un grand mouvement et de plus une grande émotion ; nous voulons parler de la visite du comte d'Artois et de celle de l'empereur Joseph II.

Arrivé à Brest le 14 mai 1777, à cinq heures du soir, le comte d'Artois en partit le 20. Pendant son séjour, il visita les ateliers et les magasins du port, les vaisseaux sur rade et l'Académie de la marine. Partout on lui donna l'explication des travaux qui se font dans un arsenal ou sur un vaisseau, et on lui offrit le simulacre d'un combat naval. Le soir, après le spectacle, il allait souper à Recouvrance chez le comte de Laval ; débarrassé des entraves de l'étiquette et du cérémonial, il s'y amusait d'une façon un peu dégagée. Le 18 mai, il y eut à la salle du spectacle un bal splendide où il dansa beaucoup, mais rien qu'avec des femmes d'officiers de vaisseau; moins exclusifs que lui, les

seigneurs de sa suite qui figuraient dans les mêmes quadrilles que lui, prièrent indistinctement des bourgeoises et des dames de condition. Il fit peu d'accueil aux officiers de marine, si ce n'est à MM. d'Orvilliers, du Chaffault et de Bougainville. Ce dernier fut seul de ses soupers ; les autres invités étaient les colonels de la garnison et les princes ou seigneurs de sa suite, tels que le prince d'Hénin, le prince de Nassau, le marquis de Crussol, etc. Excepté Mme d'Orvilliers, aucune femme ne fut admise à sa table.

La grande jeunesse du prince — il n'avait pas encore vingt ans — aurait peut-être dû faire excuser sa légèreté ; il n'en fut point ainsi. Ce qui contribua à fortifier la fâcheuse impression qu'il avait laissée, ce fut le parallèle qu'on se plut à établir entre sa visite et celle de l'Empereur Joseph II. Arrivé le 6 juin, sous le nom de comte de Falkenstein, il ne voulut accepter ni réception, ni dîners, ni fêtes. Logé chez le traiteur Aimé, il ne sortit que pour visiter la rade, le port et les travaux des fortifications, en compagnie de MM. d'Orvilliers, du Chaffault et de Langeron. On serait tenté de croire qu'il s'attacha à faire contraster de tout point sa visite avec celle du comte d'Artois, en lui donnant un caractère exclusivement sérieux. Si ce fut là son but, il le dépassa, car il ne fut pas seulement excentrique, il fut parfois incivil.

Un habitant de Brest auquel nous devons une relation du voyage des deux princes y a consigné au sujet de l'Empereur des détails caractéristiques que nous croyons devoir reproduire ici (1).

(1) *Revue bretonne et étrangère*, t. II, p. 244, et *Revue bretonne et maritime*, t. Ier, p. 24, 32, 140 et 149. La relation de ces deux voyages, publiée par notre ami, M. du Châtellier, a été complétée par nous au moyen de détails puisés dans les rapports que M. d'Orvilliers adressa au ministre.

« 12 juin. — L'Empereur part à 4 heures du matin. Beaucoup de dames et de seigneurs de la cour s'étaient rendus à Brest pendant le séjour de l'Empereur. Il a toujours mangé à son auberge avec un seigneur qu'il a emmené avec lui et qu'on dit être son ambassadeur à la cour d'Angleterre. Les seuls officiers généraux l'ont accompagné dans ses courses ; encore le plus souvent M. de Langeron était-il le seul. Il n'a point vu de femmes. Le 8, lorsqu'il alla à bord du *Robuste,* plusieurs dames s'étaient rendues pour le voir à bord, où Lamotte-Picquet qui commande ce vaisseau avait préparé dans la grand'chambre un ambigu superbe. L'Empereur, en arrivant, se rendit sur le gaillard, et, après les premiers compliments, il monta sur une cage à poules, où il est resté tout l'après-midi, pendant que M. du Chaffault commandait la manœuvre. Les dames qui l'attendaient en bas ne l'ont pas vu ; elles ont mangé l'ambigu sans lui. Son usage, quand il revenait à son auberge pour dîner ou pour souper, était de saluer celui ou ceux qui l'accompagnaient et de les quitter à la place de la Médisance, d'où il se rendait seul, ou du moins avec les seuls officiers allemands de sa suite, à son auberge. On croit qu'il emporte une assez mince idée de notre marine ; il a voulu tout voir. Chaque officier avait ordre de se tenir à son détail pour satisfaire la curiosité du prince ; il s'aperçut le premier que chaque officier, après lui avoir fait voir son atelier, le suivait dans les autres, de sorte que son cortége augmentait insensiblement; il témoigna que cela lui déplaisait, et, pour s'en débarrasser, il leur fit à tous une grande révérence comme pour prendre congé d'eux ; par ce moyen, il s'en défit et ne fut plus accompagné que par deux ou trois chefs. Quand il alla à l'Académie, on lui fit voir les machines qu'elle y

rassemble ; il en parla en homme instruit, et finit par proposer au secrétaire de l'Académie (M. de Marguerie) un problème qui l'embarassa fort (1). L'Empereur lui dit qu'il ne devait pas s'en étonner et qu'il le priait de lui en dire son avis quand il y aurait songé à loisir.

« Dans tous les ateliers du port, il ne cessait de faire des questions auxquelles les généraux qui l'accompagnaient et les officiers des ateliers ne répondaient pas toujours d'une manière satisfaisante, fort souvent même ils ont demeuré court.

« Dès le commencement, il leur fit voir qu'il était plus instruit qu'ils ne le croyaient sur la manœuvre.

« Étant à la voilerie, M. de Beausset lui dit : « Monsieur le Comte, voici la grand'voile d'un vaisseau de 74, et celle-ci c'est la voile d'au-dessus. — C'est-à-dire, reprit l'Empereur, que c'est le grand hunier ; s'il est fait dans les proportions requises, il doit y entrer tant d'aunes de toile et tant d'aunes dans la grand'voile. » Il en est de même de tous les ateliers ; partout il a paru plus instruit que ceux qui l'accompagnaient pour l'instruire. Quand il pouvait joindre les maîtres et même les ouvriers, il aimait à les entretenir ; mais les officiers les écartaient tant qu'ils pouvaient.

« Il a dit, dit-on, que le luxe étonnant qu'il a vu à Paris ne l'étonnait pas, mais qu'il ne s'attendait pas à le retrouver à Brest. En passant dans les rues, il saluait très honnêtement et modestement les femmes qui se mettaient à la fenêtre pour le voir passer. Il ne

(1) Le procès-verbal de cette séance de l'Académie ne fait aucune mention de cet incident au moins douteux. En revanche, il nous fait connaître que Marguerie soumit ce jour même à l'Académie un mémoire hérissé de formules algébriques et traitant de la résolution complète des équations du 5e degré.

faisait pas comme le comte d'Artois qui demandait d'abord quelles étaient les femmes qu'il voyait et qui ne saluait que celles qui étaient de condition ; l'Empereur n'a pas été une seule fois à notre comédie. Dimanche 8, il alla à la messe au Petit-Couvent. On y avait dressé un fauteuil, un prie-dieu et des coussins pour lui. On en avait préparé autant pour l'évêque ; mais l'Empereur s'étant tenu à genoux sur le pavé pendant toute la messe, l'évêque n'a pas osé paraître plus difficile, et pour la première fois de sa vie peut-être il n'a pas fait usage du fauteuil qu'on avait préparé à sa vanité.

« A l'arrivée de l'Empereur, M. de Langeron lui envoya une garde à son auberge ; mais il la refusa. L'Empereur parcourut le port dans son canot et fut frappé de la beauté du vaisseau le *Saint-Esprit* ; il fit arrêter quand il fut devant lui, et dit en se récriant : — Ah ! mon Dieu, le beau vaisseau ! J'en ai bien vu chez les Anglais ! ils n'en ont pas un qui approche de celui-ci pour la beauté ; mais ce sont des hommes ! (1) »

(1) Nous voulons croire, pour l'honneur de l'Empereur Joseph, que son originalité calculée n'alla pas jusqu'à faire de lui le personnage grotesque et impertinent que nous représente l'auteur de la relation de son voyage. Deux choses dominent dans cette relation : le désir de grandir à tout prix celui qui en est le héros, et le besoin de ridiculiser, aussi à tout prix, les officiers de la marine. Empreint de l'esprit d'antagonisme dont nous avons déjà parlé, ce récit a toute la couleur d'un pamphlet, et il nous porte à croire que son auteur dut amplement concourir à deux autres pamphlets : *l'Observateur anglais* et *l'Espion anglais*, rédigés par Pidansat de Mairobert, secrétaire des commandements du duc de Chartres. Prête-nom, a-t-on dit, d'un grand personnage (peut-être de son patron), Mairobert se suicida de désespoir d'avoir été blâmé par un arrêt du 27 mars 1779. Ses écrits, comme celui du bourgeois de Brest, attestent un parti pris de dénigrement qui va souvent jusqu'à la calomnie, adroitement associée parfois à des critiques fondées ou à des assertions inexactes. Aussi, avant d'en user, faut-il les soumettre à un contrôle sévère.

A ces deux princes succédèrent, du mois de mai au mois d'octobre, le prince de Poix, le maréchal et la maréchale de Duras, l'évêque de Rennes, Mme de Girac, sa belle-sœur, et le comte d'Aranda, voyageant sous le nom de baron de Gavin. Tous étaient attirés par le désir de voir les travaux qui s'exécutaient à Brest. La curiosité qui avait déterminé la présence de ces visiteurs était légitime. Brest était alors le théâtre de grands mouvements maritimes et militaires ; on s'y préparait à soutenir les anglo-américains. Un grand nombre de vaisseaux étaient en chantiers, et dix mille ouvriers travaillaient dans l'arsenal. Le gouvernement français ne se dissimulait pas qu'au premier jour l'Angleterre, irritée de l'assentiment occulte qu'il prêtait aux insurgents, pourrait bien nous attaquer, et dans cette prévision, il se prépara à la défense. Ordre fut expédié, le 7 février 1778, de construire une forte estacade destinée à être placée, si cela devenait nécessaire, à l'entrée du port, depuis la batterie de la Rose jusqu'à celle du Fer-à-Cheval ; de blinder et armer de canons un vaisseau hors de service pour former, le cas également échéant, une seconde estacade entre la précédente et la chaîne du port qui aurait elle-même été renforcée ; de terrasser et blinder les deux batteries dont nous venons de parler ; d'armer en canonnières toutes les chaloupes susceptibles de porter du calibre de 24 ; d'armer toutes les batteries des côtes et de construire des barraques pour le logement des hommes qui les serviraient. Seize jours après, un nouvel ordre enjoignait de mettre en état de défense le fort de Bertheaume après qu'on aurait établi, au moyen d'un pont de cordes, la communication entre la terre ferme et l'ilot sur lequel ce fort est placé. Des crédits étaient en même temps affectés à la construction de nouvelles

forges et des murs de clôture des deux côtés du port. Sur ceux qui devaient être appliqués à la réparation et à l'armement des batteries de la rade, 18,319 livres étaient spécialement destinées à l'établissement de batteries de mortiers et de canons sur l'île Ronde, avec retranchements en avant et logements pour la garnison.

On travaillait avec ardeur à l'exécution de ces divers ordres, lorsqu'au mois de mars, l'Angleterre informée par le cabinet des Tuileries qu'il venait de contracter avec les Américains un traité de commerce et d'amitié, rappela son ambassadeur. La France fit de même. Il n'y avait plus de ménagements à garder. On se hâta, en conséquence, de terminer l'armement des vaisseaux qui devaient composer l'armée navale confiée au lieutenant-général d'Orvilliers, et le duc de Chartres, chef d'escadre depuis le mois de janvier de l'année précédente, vint l'inspecter vers la fin de mai, ainsi que les batteries de la rade et des côtes. Une ardeur fébrile s'était emparée de tous les esprits.

Jamais guerre ne fut plus populaire que celle qui allait s'entamer. L'idée de concourir à l'affranchissement des Anglo-Américains enthousiasmait les habitants, et plus encore les officiers et les matelots qui, à l'envi les uns des autres, avaient soif de prendre leur revanche des revers de la guerre de sept ans. Il n'entre pas dans notre plan d'exposer ici le détail des opérations maritimes qui firent obtenir à la France ce résultat consolant. Bornons-nous à dire qu'il fut dû, pour la plus grande partie, au port de Brest, où s'effectua l'armement des flottes, des escadres ou des vaisseaux que commandèrent d'Orvilliers, d'Estaing, Lamotte-Picquet, de Grasse, Guichen, Suffren, la Clocheterie, du Couédic, du Rumain, et tant d'autres dont les glorieux faits d'armes sont retracés dans les divines his-

toires de la guerre de 1778. Nous renfermant dans le cadre que nous trace notre sujet, nous limiterons donc notre récit à l'exposé des faits qui concernent exclusivement l'histoire du port de Brest.

Les mouvements du port et de la rade présentaient alors un spectacle dont on s'entretenait au loin. C'était à qui en jouirait. Aussi, les visiteurs français et étrangers affluèrent-ils à Brest, où vinrent successivement, du mois de mai au mois de décembre 1778, le vicomte de Talleyrand, le baron de Viomenil, le duc d'Ayen, le comte d'Aranda, sous le nom de baron de Gavin, le comte de Boisgelin, le chevalier d'Escars, le comte de Hesse-Darmstadt, le maréchal de Broglie, le comte de Lemos, le prince de Holstein-Gottorp, le comte de Creuss et le comte de Lauzun. Tous, en s'éloignant, témoignèrent et leur admiration et leur confiance dans l'issue de la guerre (1).

(1) Ce mouvement, s'il se ralentit les années suivantes, ne cessa pourtant pas complètement, car l'archevêque de Toulouse, l'archevêque de Narbonne qu'accompagnait M[me] de Dillon, le prince de Montbarey, ministre de la guerre, le comte de Vaux, commandant l'armée des côtes de Bretagne et de Normandie, et le comte d'Aranda, toujours sous le nom de baron de Gavin, vinrent à Brest en 1779. Ces deux derniers s'y trouvaient lorsque la *Surveillante* rentra, le 7 octobre, après son glorieux combat contre le *Québec*, et, comme les princesses de Bouillon et d'Hénin, ainsi que la comtesse de Lauzun, ils furent témoins de l'ovation dont du Couédic fut l'objet et des vives sympathies qu'éveillèrent ses blessures et celles de ses officiers. Parmi les autres voyageurs de distinction attirés à Brest à cette époque, on peut citer le comte de Mercy, le fermier général de la Borde, le prince et la princesse de Listenois (1780), le grand-duc et la grande-duchesse de Russie, sous le nom de comte et de comtesse du Nord (1782). Quatre ans plus tard (7-10 septembre 1786), ce fut le tour de M[me] l'archiduchesse Christine et du duc de Saxe-Teschen, son mari, gouverneurs-généraux des Pays-Bas autrichiens qui voyageaient sous le nom de comte et de comtesse de Belye, accompagnés du baron de Sekendorff et du général comte de Kempel.

Il y avait une ombre à ce tableau : c'était la grande quantité de malades, conséquence inévitable des combats livrés depuis le mois de juin. Entassés dans les salles du séminaire, bien insuffisantes, ils étaient exposés à être victimes moins de leurs blessures que de l'épidémie qui venait de se déclarer, et qu'il fallait empêcher de se propager. L'établissement d'un nouvel hôpital était, nous l'avons vu, à l'étude. Le 17 mai, un conseil, auquel avaient été appelés MM. Poissonnier-Desperrières et Choquet de Lindu s'était prononcé pour la reprise du projet déjà discuté, en 1764, de convertir en hôpital le couvent des Capucins ; mais on n'avait pas tardé à reconnaître que l'expropriation de cet édifice aurait été à la fois dispendieuse et peu utile. Y eût-on joint l'église qu'on n'aurait pu obtenir au plus que 180 lits placés dans des salles n'ayant pas les dimensions voulues. Il n'y avait donc pas d'avantage assez marqué pour qu'on délogeât les Capucins qui n'auraient pu trouver à s'établir ni à Brest, ni dans les environs. On tenait, d'ailleurs, à les conserver, parce qu'ils rendaient de grands services à la ville, où le clergé séculier était peu nombreux, et de plus grands encore à la marine, à qui ils fournissaient des aumôniers. Toutes ces considérations firent abandonner le projet primitif, et l'on se borna (1779) à élever 4 salles ou barraques en pan de bois dans le jardin de l'ancien séminaire, et trois autres sur l'emplacement de l'hôpital incendié en 1776, en attendant sa reconstruction qui ne se réalisa qu'environ cinquante ans plus tard. Ces diverses salles et celles du séminaire lui-même s'étaient promptement encombrées de malades. On se décida à évacuer les convalescents, partie dans le couvent des Ursulines de Landerneau, dont la location, ménagée par l'évêque de Léon, ne fut obtenue qu'à grand'peine,

partie à Pontanézen, où M. Groignard estimait qu'une dépense de 300,000 livres permettrait d'établir 1,600 lits. En attendant qu'il en pût être ainsi, ce qui n'eut jamais lieu, les travaux exécutés en 1826 à Pontanézen n'ayant pas permis alors de placer plus de 346 lits sur deux rangs ou 436 sur trois rangs, on éleva à la hâte des salles couvertes en chaume près des habitations des fermiers que l'on congédia. On se borna, pour le moment, à ces premières dispositions, commandées par l'urgence ; mais, en 1780 et 1781, la marine acquit les terrains sur lesquels furent construites les trois salles qui, depuis, ont successivement servi d'hôpitaux, de logement des chaînes de forçats avant leur admission au bagne et de casernes supplémentaires. Le seul autre travail dont on s'occupa en 1778, ce fut le commencement de l'excavation de la montagne sur l'emplacement de laquelle on projetait d'établir de nouvelles forges dans le voisinage des bassins de Pontaniou. Ce travail fut exécuté par un détachement de mineurs de la compagnie de Catelan que le ministre de la guerre mit à la disposition de la marine, à compter du 1er juillet.

Voilà tout ce qu'il fut possible de faire en dehors des travaux commandés par la guerre : construire des vaisseaux, les pourvoir de leur équipement et de leur matériel, tels étaient, tels devaient être les effets de la sollicitude, sinon exclusive, du moins principale de l'administration. Les vaisseaux neufs n'étaient pas destinés à remplacer uniquement ceux que les chances de la guerre avaient fait ou pouvaient faire perdre, mais ceux que leur vétusté condamnait à être promptement hors de service. C'était bien assez que le feu de l'ennemi et l'action du temps diminuassent nos ressources. Aussi le ministre fut-il fondé à blâmer

sévèrement la déplorable incurie qui, à cinq mois de distance, amena deux incendies dont le premier eut pour conséquence la destruction d'un vaisseau et d'une frégate, et l'autre faillit produire le même résultat quant à un second vaisseau.

Le 28 février 1779, M. de la Prévalaye, commandant de la marine par intérim, fut prévenu que le feu avait pris au vaisseau de 64 le *Roland*, dans le port; s'y étant rendu en toute hâte, il trouva ce vaisseau embrâsé de l'avant à l'arrière ainsi que la frégate de 42 le *Zéphir* qui lui était amarrée. Comme il ne fallait pas songer à sauver ces deux bâtiments, mais empêcher d'en perdre d'autres, on conduisit les vaisseaux le *Saint-Esprit* et le *Duc-de-Bourgogne* vers le fond du port, et l'amiral, où le feu prenait déjà, vers l'avant-garde.

Après ces opérations, que favorisèrent l'absence du vent et la marée dans son plein, on parvint à s'approcher du *Roland* et du *Zéphyr* dont les carcasses furent conduites et échouées sur le plateau de Recouvrance; ils faisaient partie de la flotte qui, réunie, à l'armée navale espagnole, devait opérer sous les ordres du lieutenant-général d'Orvilliers. Le ministre témoigna son mécontentement de ce qu'on n'eût pas observé les articles 148 et 152 de l'ordonnance du 27 septembre 1776, d'après lerquels un officier devait coucher à bord de tout vaisseau en armement; si cette prescription avait été suivie, on aurait pu arrêter ce sinistre à son début. L'incendie avait fait de tels progrès, quand on s'en aperçut, qu'il fut impossible d'en connaître la cause et d'y porter d'autres remèdes que ceux dont on usa.

Le dommage éprouvé le 13 juillet suivant fut d'une bien moindre importance. Le feu prit par l'imprudence

de quatre chauffeurs qui n'avaient pas suffisamment surveillé des pigoulières tenant à un appentis adossé à la petite clouterie dont le quatrième bassin de Pontaniou occupe aujourd'hui une partie. Le soleil était très ardent et le vent fort vif. Le feu se communiqua rapidement de la petite clouterie à un magasin adjacent qui s'enflamma d'un bout à l'autre. En moins de cinq à six minutes, ce magasin fut sacrifié. On s'attacha à préserver les édifices entre lesquels il était situé ; l'un d'eux était un petit pavillon qui n'avait aucune importance par lui-même, mais qui en acquérait une grande, parce que, s'il avait brûlé, il aurait infailliblement communiqué le feu à la charpente du bassin couvert, où était alors le *Royal-Louis,* aux trois-quarts achevé. Ce vaisseau aurait été consumé sans la promptitude, l'intelligence et l'intrépidité de l'enseigne de vaisseau Siochan de Kersabiec, à qui le directeur du port dut prescrire, à deux reprises, mais inutilement, de ne pas s'exposer à une mort certaine. Louis XVI, que le commandant de la marine informa de son courage, le fit complimenter et lui offrit une récompense qui, sur la demande de M. de Kersabiec fut remplacée par l'admission de l'un de ses frères à l'école militaire.

Cette fréquence d'incendies dans le port éveilla la sollicitude des autorités locales qui adressèrent au ministre, le 28 juillet, un règlement déterminant les mesures à prendre pour prévenir ou arrêter les accidents de cette nature. Le ministre, en approuvant ce règlement, le 2 août, annonça la prochaine arrivée de M. Morat, directeur du service des pompes de Paris, qui avait mission de concerter avec le commandant et l'intendant de la marine l'exécution de ce règlement, dont il eut à faire application, dès le 4 octobre suivant, par les pompiers venus de Paris. Sans la promptitude

des secours apportés, la *Madeleine* ou *Refuge royal* aurait été la proie des flammes. Le feu qui s'était manifesté dans les greniers où couchaient les filles pénitentes fut circonscrit, mais on eut à regretter les blessures de trois des travailleurs.

On croyait en avoir fini avec les incendies; on se trompait. Le 1er avril 1781, vers trois heures de l'après-midi, pendant que M. le comte d'Hector assistait au doublage du vaisseau l'*Actif*, il entendit crier que le feu venait de prendre au vaisseau la *Couronne*, peu éloigné. Une étincelle, produite par un clou qu'on chassait dans la soute aux poudres, avait mis le feu à une traînée, et il s'était propagé avec une rapidité telle qu'à l'arrivée de M. d'Hector les flammes sortaient par les sabords, et que, pour s'y soustraire, MM. Buor de la Charoulière et de Kéréon, qui surveillaient les travaux, se laissaient descendre par une corde amarrée à la galerie du vaisseau, et que les ouvriers étaient obligés de se jeter à l'eau. Dirigées par MM. d'Hector et de Langeron, les troupes de la marine et de la garnison organisèrent de prompts secours qui ne purent pourtant sauver les hauts du vaisseau. Le vent soufflant très frais du N.-E., on reconnut que, ce qu'il y avait de mieux à faire, c'était de faire la part du feu pour préserver les bâtiments voisins. Grâce à la marée qui montait, on put, au moyen de grappins et de chaînes de fer, éloigner la *Couronne* de la corderie où les plombs de la toiture commençaient à fondre, et où deux trous furent pratiqués pour donner accès à l'eau. Le vaisseau fut ensuite conduit et échoué du côté de Recouvrance, au-dessous de l'atelier de la grande mâture, vis-à-vis le hangar n° 2. L'échouage fut difficile. La *Couronne* ne commença à toucher qu'à onze heures et demie du soir, à 8 pieds du quai tout

au plus, et le feu ne fut complètement éteint que le lendemain, à huit heures et demie du matin. Le vaisseau était sur lest ; sa carène et son doublage furent sauvés, ainsi que la figure de l'avant.

Cette perte d'un si beau vaisseau, au plus fort de la guerre, fit une telle sensation en France et dans toute l'armée, que l'état-major et les bas-officiers qui le montaient offrirent spontanément de contribuer à sa reconstruction. Ils firent, en outre, appel à leurs camarades de l'armée de terre (régiment de la *Couronne*) qui avaient combattu à leurs côtés à la journée d'Ouessant. Même appel fut adressé au régiment de Touraine qui, lui aussi, avait été embarqué sur la *Couronne*, et avait pris part aux trois combats soutenus par ce vaisseau, en Amérique, dans l'escadre de M. de Guichen. Les soldats de marine qui avaient spontanément offert de travailler gratuitement à la refonte du vaisseau, virent avec regret que leur offre ne pouvait être complètement accueillie. M. le comte d'Hector n'accepta qu'un homme de chaque compagnie et un sous-officier de chaque grade par jour. Ils se mirent à l'œuvre dès le 16 avril. « Leur fortune, écrivait M. d'Hector à cette occasion, dépendrait de ce travail qu'ils n'y mettraient pas plus d'activité (1). »

Vers cette époque, M. de Castries, qui avait succédé à M. de Sartine le 14 octobre 1780, vint à Brest. Pendant son séjour, il reconnut les grands avantages que la marine aurait tirés de la possession du *Parc-ar-Meazou* et du château, inutile à la défense de la ville.

(1) Le vaisseau de 80 la *Couronne*, construit en 1766, par Sané, sur les plans de Groignard, avait participé au combat d'Ouessant et ensuite à la croisière du lieutenant-général d'Orvilliers sur les côtes d'Angleterre. Réparé, après l'incendie du 1[er] avril, il sortit du bassin de Pontaniou le 4 août suivant.

La place du château actuelle et la rue Duguay-Trouin présentant une surface de 3,309 toises carrées, l'une et l'autre, par leur situation et leur étendue, auraient permis d'y reporter, en les espaçant suffisamment, plusieurs des établissements du port où ils étaient entassés les uns sur les autres, notamment ceux du parc aux vivres, et d'y bâtir un hôpital. Les grands armements effectués depuis le commencement de la guerre, le séjour sur rade des flottes combinées de France et d'Espagne, au nombre de plus de 300 bâtiments de tout rang, la rentrée imprévue des vaisseaux après un combat ou une croisière devenue trop fatigante pour des équipages malades avaient mis en évidence l'insuffisance des établissements à terre. La prolongation de la guerre ne fit que la démontrer de plus en plus, puisque 1,200,000 livres furent dépensées en pure perte par la direction des vivres, en location, à Morlaix, Landerneau, etc., de magasins mal aérés où les blés subissaient une détérioration qui, ajoutée à l'insalubrité des soi-disant hôpitaux dans lesquels on dissémina les marins, contribua à la mort de 10,000 d'entre eux.

Parti de Brest avec la ferme résolution de remédier à ce fâcheux état de choses, M. de Castries jugea que nul n'était plus propre à réaliser ses projets que M. de Laporte, qui les lui avait en grande partie suggérés, et dont il avait apprécié l'aptitude dans maintes conférences. Il l'appela près de lui quelques mois après (1) et le remplaça (17 novembre 1781) par M. Guillot, commissaire général à Bordeaux.

(1) Laporte (Arnaud de), fils d'un commissaire de la marine et de Marie-Anne Pellerin, né le 14 octobre 1737, à Versailles (alors diocèse de Paris) entra dans la marine comme petit commissaire en 1756. Nommé commissaire ordinaire le 27 janvier 1758, il dirigea,

Il n'y avait pas trois mois que ce dernier avait pris possession de ses fonctions qu'un nouveau sinistre vint jeter l'alarme dans le port et dans la ville. C'était l'incendie de la *Madeleine* ou *Refuge royal* qui fut entièrement consumé le 12 février 1782. (Voir l'*Appendice* du tome Ier, § 19.)

Des divers travaux arrêtés dans la pensée de M. de Castries, le plus urgent était la réparation du bassin du côté de Brest (*Appendice*, § 18); elle commença le 17 février 1782, et le 21 juin suivant M. Guillot adressa les plans de l'Observatoire (*Appendice*, § 19) dont M. de Castries avait reconnu l'utilité et qu'on projetait d'élever sur un terrain appartenant, en partie aux dames de l'Union chrétienne, en partie à M. Le Normand, maire de Brest, terrain dont l'acquisition ne fut consommée que le 27 mars 1783.

Lorsque ce terrain fut acheté, la guerre avait cessé depuis deux mois. La nouvelle reçue à Brest, le 21

à Calais et à Boulogne, en 1760, l'armement d'une flottille destinée à agir contre l'Angleterre. Contrôleur à Brest, depuis le 1er septembre 1766, il se retira du service de la marine avec des témoignages de satisfaction, le 1er septembre 1770, pour exercer une charge de maître des comptes à Paris. Rentré dans la marine et nommé commissaire général à Bordeaux, le 1er janvier 1771, il devint intendant au port de Brest le 9 novembre 1776, et quitta ce poste au mois de novembre 1781 pour aller prendre, à Paris, avec le titre d'intendant général de la marine, la direction des affaires de ce département, sous les ordres supérieurs de M. de Castries. Intendant de la liste civile de Louis XVI, de 1790 au 10 août 1792, il resta près de ce prince, dans cette journée, fut arrêté le 13 et traduit le 23 devant le tribunal extraordinaire institué après le 10 août pour juger ceux qu'on accusait d'avoir conspiré en faveur du Roi. Après un interrogatoire qui dura le 23, la nuit suivante et la matinée du lendemain, interrogatoire où la noble franchise de ses réponses embarrassa ses juges, il fut condamné à la peine de mort, qu'il subit avec courage. (*Notes de M. Guichon de Grandpont, commissaire général de la marine.*)

janvier, de la signature des préliminaires de la paix y avait été accueillie avec une joie qui, trois semaines après, se reproduisit dans toute son intensité lors de l'inauguration du portrait de Louis XVI que ce prince venait de donner à la marine (1). Laissons M. le comte d'Hector, commandant de la marine, raconter lui-même les détails de la cérémonie : « Le jeudi, 13 février, tous les différents corps se sont rendus à deux heures et demie chez le commandant de la marine ; il avait donné ordre de faire sonner, à une heure, la cloche du port pour la sortie des ouvriers du travail, afin de leur procurer le plaisir de voir leur maître qui, posé sur des brancards couverts d'un dais de damas cramoisi, à crépines d'or, était placé dans le vestibule du magasin général de la façon la plus favorable pour être aisément contemplé. A trois heures, MM. les officiers généraux et commandants, les différents corps et la magistrature, à la tête du nombreux cortége rassemblé, se sont mis en marche entre deux haies de troupes pour se rendre au port. De la grille au magasin général, les seules troupes de la marine formaient les haies. Malgré cette affluence de monde, à la vue du tableau, un silence respectueux règne et donne à M. l'abbé Béchennec, aumônier du Roy, la facilité de faire entendre une harangue courte, mais éloquente ; elle cesse avec applaudissement. L'ordre est donné pour la sortie du portrait de Sa Majesté, porté par douze fourriers de la marine. Quatre des principaux maîtres du port tenaient les cordons pour éviter qu'un temps affreux qu'il faisait alors n'eût causé quelque évènement fâcheux. Un trait assez singulier,

(1) Déjà, au mois de février 1778, Louis XVI avait envoyé son portrait ; il avait été placé à l'hôtel du commandant de la marine dans la salle du conseil.

qui n'a échappé à personne, est celui qu'au moment où Sa Majesté fait le premier pas, la pluie cesse, le vent de N.-O. chasse les nuages, le soleil paraît et continue pendant le trajet.

« Alors les batteries de la marine commencent le salut qui à peine est entendu par les acclamations répétées de : *Vive le Roy !* A la sortie de la grille, le feu de l'artillerie de la place se joint à celui de la marine, une marche lente au bruit du canon, affaibli par celui de la reconnaissance, laisse à l'œil avide du citoyen le temps de voir son Roy qui veut bien se donner pour récompense à sa marine. A quatre heures, il est entré dans l'hôtel ; un second salut de canons de terre avertit que la jouissance cesse, mais que le souvenir du bienfait reste. Un quart-d'heure après, il est mis en place dans la grande salle de compagnie de l'hôtel ; une troisième salve en avertit. A droite et à gauche de la balustrade qui l'entoure, deux gardes de la marine sont mis en faction. La plus grande partie des dames de la marine et de la ville attendaient avec Mme la comtesse d'Hector l'arrivée du portrait. A cinq heures, le bal commence. A huit heures, un feu d'artifices, tiré sur la terrasse de l'hôtel, varie les plaisirs. A dix heures, un grand souper donne un repos nécessaire ; le bal renaît après et dure jusqu'à sept heures. »

La cessation des armements permit au ministre de s'occuper de l'amélioration du service médical. Malgré les vicissitudes qu'elle avait subies, l'école d'anatomie, organisée en 1740, formait de bons chirurgiens ; mais jamais on n'avait rien fait pour se procurer de bons médecins. M. de Castries, qui s'était convaincu, sur les lieux, de la nécessité de joindre une école de médecine à celle de chirurgie, envoya à Brest, dès le mois de février 1783, M. Dubreuil, pour établir la nouvelle

école dont il confia la direction à MM. Élie de la Poterie et Sabatier, premier et second médecins. Sur la proposition de M. Dubreuil, il nomma quatre élèves à 800 livres d'appointements, — trois d'entre eux étaient docteurs de la faculté de Montpellier, — promit d'en nommer bientôt quatre autres, et institua des cours (1), des concours et des prix.

Quant aux grands travaux projetés, deux causes concouraient à les faire ajourner : l'insuffisance de fonds pour l'exercice 1783, la liquidation des armements devant en absorber la plus grande partie, et l'impossibilité de rien entreprendre avant la cession du Parc-au-Duc, où l'on devait d'abord faire des excavations pour obtenir à niveau de quai, sur le front nord du château, l'emplacement nécessaire aux magasins des vivres. On se borna donc, pour cette année, à continuer la réparation de la forme du côté de Brest qui fut terminée au mois d'avril ; à convertir en une caserne pouvant contenir 1,600 hommes le couvent des Ursulines de Landerneau, dont il fallut renouveler le bail, le prix de vente demandé étant exagéré ; à établir le jardin du Point-du-Jour ; à réparer quel-

(1) Ces cours commencèrent en 1784. En voici le programme, tel qu'il fut définitivement réglé par le ministre, le 29 mai 1784, d'après le plan proposé par M. Billard.

Du 1er octobre au 1er février. — *Cours d'anatomie.* — M. Duret, chirurgien-major de la marine, démonstrateur d'anatomie.

Du 1er février au 15 mars. — *Cours d'opérations.* — M. Billard.

Du 15 mars au 1er mai. — M. de la Poterie, démonstrateur. *Cours de physiologie.* — L'élève qui aura remporté le premier prix. *Démonstrations anatomiques par forme de récapitulation.*

1er mai au 15 juillet. — M. Sabatier (le soir). *Cours de pathologie médicale.* — M. Billard (le matin). *Cours de bandages et de maladies des os.*

15 juillet au 1er septembre. — M. Bruslé (le matin). *Cours de matière médicale.* — M. Amic (le soir). *Cours de botanique.*

1er septembre au 1er octobre. — M. Gesnouin. *Cours de chimie.*

ques parties de quai; à refaire entièrement celle qui règne entre Bordenave et le hangar de la mâture; à terminer le mur de clôture du bassin de Brest, et à commencer les fondations du bâtiment de la serrurerie, au fond de ce bassin, ainsi que les excavations au moyen desquelles on a obtenu la cour du magasin général. Exécuté par le détachement de mineurs que le ministre de la guerre avait mis, en 1778, à la disposition de la marine, ce dernier travail avait un double but, isoler le magasin général et se procurer un espace où l'on pût lui donner l'extension qu'il réclamait. Il devint très vraisemblablement la cause de l'incendie qui, le 3 juillet 1784, consuma la poulierie, située entre le magasin général et la voilerie. Le feu se déclara à 7 heures du soir ; c'était un jour de foire et conséquemment de grande affluence en ville. Aussitôt qu'on eut donné avis de ce nouveau sinistre, on sonna la cloche du port et l'on battit la générale dans tous les postes, aux casernes de la marine, dans la ville et au château. En moins d'une demi-heure, la toiture de la poulierie fut complètement embrâsée. Dans les premiers moments on eut beaucoup de peine à se procurer de l'eau, la mer étant basse ; puis les manches des pompes se trouvant trop courtes, une chaîne fut établie et des pompes placées sur la montagne de Kéravel, dominant la poulierie. En même temps, on sauvait une partie des toiles à voiles, des poulies et du bois de gayac, renfermés dans le magasin qui brûlait. Malgré l'activité des secours portés par plusieurs milliers de personnes qui se gênaient plus qu'elles ne s'aidaient, on reconnut l'impossibilité de sauver la charpente intérieure de la poulierie, et l'on s'attacha à empêcher le feu de communiquer au magasin général et à la voilerie. La faiblesse du vent fut d'un

grand secours ; on maçonna en toute hâte et l'on garnit de feuilles de cuivre les fenêtres et les portes du magasin général les plus voisines ; on fit de même à la voilerie, où l'on coupa le pont au moyen duquel elle communiquait à la poulierie. Un grand nombre d'officiers et de soldats de marine postés sur les toits dirigeaient les pompes sur les édifices voisins de la poulierie et parvinrent ainsi à les soustraire à l'action du feu, de telle sorte que la perte se réduisit à celle de la charpente de ce dernier bâtiment et d'une partie du matériel, perte évaluée à 150,000 livres. Cet incendie fut attribué à la projection d'un tampon de mine sur la toiture de la poulierie, déjà ébranlée et crevassée par les mines antérieures. On ne s'en était pas aperçu, et l'on ne s'était pas imaginé qu'il eût pu en être ainsi ; ce qui confirma cette conjecture, ce fut l'apparition du feu en face de ces mines dans un grenier où personne n'allait (1).

Au mois de septembre suivant, M. Le Roy, de l'Académie des sciences, vint armer de paratonnerres les édifices du port. Après un séjour d'environ six mois, pendant lesquels il en fit placer 140, il partit, laissant à M. le comte d'Hector des instructions pour guider ceux qui en placeraient à bord des vaisseaux. En 1785, l'opération commencée par M. Le Roy fut continuée par M. Billaux, que l'Académie des sciences employait à la confection des paratonnerres. Cette même année, on fit l'acquisition de terrains et de maisons pour agrandir le jardin botanique, ainsi que de deux autres maisons, celle qui, jusqu'à la suppres-

(1) La reconstruction de la poulierie, évaluée à 90,000 livres, commença immédiatement ; elle forma plus tard la partie du magasin général incendiée dans la nuit du 8 novembre 1861, et reconstruite, pour la plus grande partie, en fer.

sion du bagne, a servi de caserne aux gardes-chiourmes (1), et celle qui, après avoir été long-temps habitée par le commissaire du bagne, a reçu diverses destinations successives ; enfin, de l'anse Saupin (*Appendice*, § 20).

Ce furent là les derniers actes de l'administration de M. Guillot (2), remplacé le 8 mai par M. Redon de Beaupréau (3). Quand ce dernier prit possession de ses fonctions, M. le comte d'Hector avait entamé avec

(1) Ce n'était qu'une forge qui fut immédiatement exhaussée d'un étage.

(2) Guillot (Frédéric-Joseph), fils d'un commissaire général de la marine à Saint-Malo, et de Marie-Jeanne Lheureux de Folleville, né à Versailles le 17 juin 1736, marié à Marie-Adrienne Tirol, se retira du service le 18 mai 1785, avec une pension de 10,000 livres sur le trésor royal, et une de 1,000 livres sur les Invalides. Il reçut en même temps une gratification de 6,800 livres. Nommé commissaire civil à Cayenne, le 3 juin 1792, il fut fait prisonnier par les Anglais lorsqu'il revenait de cette colonie, et n'ayant plus d'asile en France, où presque toute sa famille avait péri sur l'échafaud de la terreur, il se rendit à la Martinique, y résida jusqu'en 1802, revint alors en France et y mourut le 31 mai 1813. (*Notes de M. Guichon de Grandpont, commissaire général de la marine.*)

(3) Redon de Beaupréau (Jean-Claude), fils d'un avocat, né en 1737, était commissaire général à Rochefort, lorsqu'il fut nommé intendant à Brest, où il en exerça les fonctions jusqu'au 23 octobre 1792. Maintenu comme ordonnateur par l'organisation de ce jour, il fut destitué par arrêté du comité de salut public du 23 août 1793. Incarcéré, il ne recouvra la liberté qu'après le 9 thermidor, fut nommé agent maritime par arrêté des représentants du peuple Tréhouart et Faure, et chargé, le 30 pluviôse an III, d'une mission que le comité de salut public confirma, le 25 ventôse suivant, et après laquelle il remplit, du 14 messidor an III au 16 brumaire an IV, les fonctions de commissaire de la commission de la marine et des colonies. Admis à la retraite le 1er germinal an IV, il reprit du service après le 18 brumaire, et fut successivement conseiller d'État, président du conseil des prises, comte, sénateur, pair de France et commandeur de la Légion-d'honneur. Il mourut à Paris le 5 février 1815. (*Notes de M. Guichon de Grandpont, commissaire général de la marine.*)

les chefs militaires des conférences où MM. de Langeron et Duvigneau , pour le département de la guerre, consentirent à l'abandon du château en échange de l'ancien séminaire. Jusques-là c'était fort bien; mais le château renfermait des casernes, une salle d'armes, un magasin d'artillerie et les logements de l'état-major, qu'il fallait remplacer du côté de Brest. Après bien des tâtonnements, M. d'Hector et M. le commissaire général Prévost de Langristin dont il s'était fait assister, reconnurent la nécessité d'ajouter à la cession du séminaire, celle du terrain de l'observatoire projeté. Telles furent les bases posées dans la conférence du 21 juin 1785, bases dont M. le comte d'Hector demandait la sanction immédiate, « parce que, disait-il à M. de Castries, dans sa lettre du 22, je prévois que si vous attendez l'exécution du projet qui a pour but l'agrandissement de la ville de Brest au moyen d'une nouvelle enceinte, de long-temps le port n'acquerra le local qui lui est nécessaire. » Un ordre du Roi, du 25 août de la même année, réalisa les vœux du ministre et de l'administration du port, en prescrivant la remise du château à la marine, remise qui ne pouvait toutefois être immédiatement exécutée. En prévision de ce résultat plus ou moins prochain, M. de Castries avait fait dresser par M. Groignard le plan d'une nouvelle distribution des établissements de l'arsenal, plan que cet ingénieur lui avait remis, le 18 février, avec les mémoires à l'appui, et il avait chargé M. de Blaveau, ancien major du génie, des études qu'exigeaient les établissements projetés sur le Parc-au-Duc. La nécessité de se procurer un volume d'eau qui pût satisfaire à tous les besoins d'un service des vivres, détermina M. de Blaveau à commencer ces études par la recherche des sources voisines de Brest qui pour-

raient le fournir, et cette recherche le conduisit à un résultat très peu différent de celui que la ville a obtenu il y a environ dix ans, lorsqu'elle a fait conduire, pour ses propres besoins, les eaux de Poul-ar-Bachet à Brest. Par les nivellements auxquels il se livra, M. de Blaveau constata que les eaux qui prennent naissance au haut du vallon de la Grivardière étaient susceptibles d'être réunies à Kerjean, et supérieures de 79 pieds au sol du château, et que celles qui prennent naissance dans le vallon de Poulic-al-lor avaient 100 pieds de supériorité. La position respective de ces sources bien déterminée, il les considéra, sous le rapport de leur cheminement, également possible. Il se détermina toutefois pour les sources de Poul-ar-Bachet, quoiqu'elles fussent de 350 toises plus éloignées que celles de Kerjean, parce que le volume d'eau de ces dernières, jaugées à 12 pouces environ, était de moitié moindre que celles de Poul-ar-Bachet, et que les temps de sécheresse réduiraient les premières à 7 pouces, tandis que celles de Poul-ar-Bachet fourniraient encore alors de 15 à 16 pouces. En supposant, vu les pertes inévitables occasionnées par la réunion des sources, que leur volume, dans les plus grandes sécheresses, fût réduit à 12 ou 13 pouces, on aurait encore été assuré de faire parvenir à leur destination 1,092 barriques d'eau en 24 heures, quantité excédant de beaucoup la consommation journalière du service des vivres que M. de Blaveau évaluait à 400 barriques, la boulangerie fût-elle dans la plus grande activité, et offrant un excédant quotidien de 600 barriques qui aurait pu former ainsi une aiguade pour les vaisseaux. Ces considérations et l'avantage de n'avoir pas à désintéresser les propriétaires des nombreux lavoirs existant dans le vallon de Kerjean, ne permirent pas

à M. du Blaveau d'hésiter. Prenant l'eau à la source de Poul-ar-Bachet, il lui faisait longer, sur un développement de 1,500 toises, le coteau de droite de Poulic-al-lor jusqu'au point inférieur à celui de son origine sur le plateau qui sépare ce vallon de celui de la Grivardière, où la conduite se brisait en angle pour aller directement par les revers opposés de ce plateau aux sources de Kerjean. De là la conduite se dirigeait par une ligne sinueuse que nécessitaient les accidents du terrain, traversait les fortifications en dedans des remparts, et aboutissait au point où se trouve actuellement le château d'eau établi au haut de la rue Voltaire d'où elle se prolongeait jusqu'au château d'eau projeté à l'extrémité supérieure du cours Dajot, vis-à-vis le corps-de-garde de la poudrière. Là on était à 70 pieds au-dessus du point zéro des sources de Poul-ar-Bachet, et à 30 seulement au-dessus du sol intérieur du Parc-au-Duc, ce qui donnait une différence de 100 pieds ou un quinzième de pente entre les deux points extrêmes.

Pendant que M. de Blaveau se livrait à ces études, on terminait le bâtiment de la serrurerie. Cet édifice se construisait sur les plans de M. Blondeau, qui avait succédé à M. Choquet de Lindu, admis à la retraite l'année précédente. D'une architecture plus artistique que les autres constructions exécutées jusqu'alors dans le port de Brest, il a la façade décorée de pilastres et d'un entablement d'ordre dorique ayant pour soubassement, au rez-de-chaussée, une galerie en arcades. Il était élevé jusqu'à la première corniche, quand arriva M. Redon, qui demanda la suppression de l'entablement formant, disait-il, une ornementation qui aurait écrasé les édifices voisins. Cette raison ne fut pas goûtée du ministre, qui prescrivit de passer

outre, l'économie qu'aurait procurée l'adoption de la demande de M. Redon devant avoir pour conséquence d'offrir à l'œil une façade incorrecte et disgracieuse.

En 1786, il y eut stagnation dans les travaux. Au commencement de l'année suivante, on acheta de Mme de Carné la maison qu'occupe aujourd'hui le bureau des Armements qui, avec ceux des Revues et des Fonds, était placé à l'hôtel d'Aché, où l'on transféra l'Intendance que M. Trouille appropria à sa nouvelle destination, en l'augmentant, comme nous l'avons dit précédemment, d'une aile et d'une chapelle. L'ancienne Intendance dont l'état rendait l'habitation compromettante, fut alors démolie. On commença à la même époque le rétablissement d'une partie des fours de la boulangerie dont M. Vander-Brocq, mécanicien, envoyé de Paris, dirigea l'installation jusqu'à leur entier achèvement dans les premiers mois de 1789.

Les pourparlers entre les ministres de la marine et de la guerre faisant regarder comme certaine la cession du château, la marine préluda aux travaux qu'elle se proposait d'y exécuter en posant, au mois de mars 1787, sur une longueur de 28 toises, les premières assises du quai entre la machine à mâter et la batterie de la *Rose*. Le rocher ne se prêtant pas à l'alignement, on plaça des pilotis et des grillages dans les endroits où l'on ne parvenait pas à rencontrer le solide. La continuation du travail ayant démontré l'impossibilité de gagner sur la mer, M. d'Hector demanda la remise immédiate de la tour de Brest, servant alors de poudrière, en faisant observer que cette remise, qui ne mettrait nullement la place à découvert, permettrait de donner au quai plus de largeur. « La moitié du quai du château, que vous avez prescrit de faire cette année touchant au moment d'être achevé, disait-il, le 9 juillet,

j'ai vu que c'était celui de donner un noûvel assaut à cette tour, si vigoureusement défendue. » En attendant la remise de la tour, on démolit, après avoir évacué les poudres qu'elle contenait, la partie de sa base qui faisait sur le port. Le quai put alors être continué, et en même temps on commença, sous les yeux de M. Molinos, architecte de Paris, à qui l'on devait déjà la couverture de la halle de cette ville, la cale couverte qui fut établie vis-à-vis du bureau actuel des travaux, et dont nous avons vu démolir de nos jours la toiture ainsi que les piliers. L'approbation des plans de cette cale fut le premier acte du ministère de M. de Montmorin. Venu à Brest, le 29 septembre 1786, avec l'intendant de la province, il y avait passé onze jours, que M. Redon avait employés à lui montrer en détail tous les chantiers et ateliers, pendant que l'intendant s'occupait des affaires de la ville, de l'organisation de sa police principalement. M. de Montmorin, qui avait alors témoigné beaucoup d'intérêt pour la marine, voulait le lui prouver, mais il n'en eut pas le temps. Nommé ministre le 25 août, il fut remplacé, le 25 décembre, par M. de la Luzerne.

Le 17 janvier suivant (1788), le nouveau ministre conclut avec M. le comte de Brienne, ministre de la guerre, une convention par suite de laquelle le Parc-au-Duc faisant partie, à l'ouest et au nord, des ouvrages extérieurs du château, fut remis à la marine (avril 1788), en attendant que l'ordre du Roi du 25 août 1785 pût recevoir sa complète exécution, c'est-à-dire, jusqu'àc e que les magasins, casernes et logements, à l'intérieur du château, devinssent disponibles. Six jours après commencèrent les travaux dont on s'occupa presque exclusivement pendant les cinq années suivantes, puisque, pendant cette période, on ne fit que

continuer la cale couverte ainsi que les forges de Pontaniou terminées en 1790 seulement, et exécuter une partie du mur de clôture du port à Bordenave, qui n'a été achevé que de nos jours.

Le premier acte de propriété exercé par la marine sur le Parc-au-Duc, fut la démolition d'un bastion et de divers autres ouvrages. On continua les excavations entreprises pour obtenir l'emplacement du quai en cours d'exécution, et elles se prolongèrent ensuite sur une plus grande profondeur entre la batterie de la *Rose* et la tour de Brest, afin qu'on pût avoir à niveau de quai l'emplacement nécessaire à un grand magasin pour les vivres. Commencés le 1er mai 1788, les travaux exécutés sur les anciennes dépendances du château furent les suivants : 1° le quai dont il a été parlé ; 2° son entrée par derrière la machine à mâter ; 3° une coquerie pour les équipages des vaisseaux dans le port ; 4° la batterie casematée, dite de la *Rose*, pour 20 pièces de canons, avec ses dépendances ; 5° la batterie à haute barbette, dite de la *Rade*, pour 16 pièces de canons et quatre mortiers ; 6° les fondations, sur une longueur de 230 mètres, de la jetée de l'ouest du port de commerce dont l'établissement, à Porstrein, avait été arrêté (*Appendice*, § 21).

Ces divers travaux furent successivement dirigés par MM. de Blaveau, Desfours, lieutenant-colonel du génie, et Trouille, ingénieur de la marine ; ils ne furent interrompus qu'à l'époque où ce dernier fut jeté dans les cachots du tribunal révolutionnaire (19 nivôse an II, 8 janvier 1794), et au moment où il allait commencer la courtine destinée à relier la batterie de la *Rade* à celle de la *Rose*, ainsi qu'un quai, avec cale, qui devait régner au-dessous afin d'encaisser cette partie du port (1).

(1) La marine, bien qu'elle n'ait rien donné au département

Aucun fait digne de remarque ne s'était passé depuis 1788, si ce n'est la visite du port, dans le courant de cette année, d'abord par le duc de Chartres (depuis Louis-Philippe), ensuite par les ambassadeurs de Tippou-Saheb.

Le duc de Chartres, accompagné de 22 personnes, du nombre desquelles étaient ses deux frères, le duc de Montpensier et le comte de Beaujolais, ainsi que leur gouvernante, Mme de Sillery (plus tard de Genlis), arriva le 10 août, vers deux heures de l'après-midi, sans avoir été annoncé. Informé qu'il était descendu avec sa suite à l'hôtel de l'*Empereur*, M. de la Porte-Vezins, commandant de la marine par intérim, rassembla en toute hâte le plus d'officiers qu'il put pour aller lui faire visite. Le prince était déjà dans le port dont Mme de Sillery avait forcé la consigne, ce qui valut au suisse et au sergent de garde leur envoi en prison, peine dont remise lui fut faite, le lendemain, à la demande du prince.

M. de la Porte-Vezins l'ayant rejoint, le conduisit dans les ateliers et lui montra le vaisseau les *États-de-Bourgogne*, alors en chantier. Le soir, il accompagna les princes au spectacle, où ils furent très applaudis, et ne restèrent qu'un quart d'heure, et le lendemain, après que le corps de la marine eut été présenté au duc de Chartres, il partit par Lanvéoc pour aller à

de la guerre en échange du Parc-au-Duc, y possède le magasin qu'elle a fait établir en 1814 au nord de la tour dite de César, le sémaphore construit en 1828 et le parc à charbons obtenu au moyen de l'excavation du rocher au sud du Parc-au-Duc; la limite du terrain qui lui est attribué est tracée par la crête de l'escarpement du rocher et l'enceinte murée parallèle à la batterie de la *Rose*. La partie supérieure du Parc-au-Duc, la batterie de la *Rose* et la rue qui la sépare du parc à charbons, jusques et y compris le corps-de-garde, appartiennent au département de la guerre.

Lorient, de là à Nantes, et retourner à Paris par la levée de la Loire.

Le séjour des ambassadeurs indiens fut plus prolongé. En 1787, à leur arrivée en France, on avait fait pour les recevoir à Brest de grandes dépenses que leur débarquement à Toulon avait rendues inutiles. Pendant leur séjour, qui dura du 18 octobre au 11 novembre 1788, M. le comte d'Hector, commandant de la marine, s'attacha à leur montrer tout ce qui pouvait piquer leur curiosité et leur inspirer une haute idée de la puissance navale de la France. Il les conduisit dans les ateliers, à une séance de l'Académie de la marine où l'on fit devant eux des expériences d'électricité; à un spectacle composé de l'opéra d'*Azémia, ou les sauvages*, et du *Maréchal des logis*, pantomime ; au lancement du vaisseau le *Duquay-Trouin*, retardé depuis un mois à leur intention ; au mâtage et au démâtage d'un autre vaisseau ; au carénage d'une frégate, etc. Leur départ fut salué avec joie par les autorités locales fatiguées de leurs exigences et de leurs caprices plus étranges les uns que les autres (1).

Ces fêtes toutes pacifiques allaient bientôt être remplacées par d'autres, expression de l'agitation causée par les évènements politiques qui se succédaient coup sur coup. L'administration locale, comme nous le verrons dans le troisième volume de cette histoire, n'était, ne pouvait être occupée que d'une chose, contenir un mouvement dont les manifestations faisaient redouter des périls d'autant plus difficiles à conjurer, qu'elle était impuissante, abandonnée qu'elle fut à elle-même par les six ministres, MM. de Fleurieu, Thévenard,

(1) Voir, pour plus de détails, notre Notice insérée dans le t. III du *Bulletin de la Société Académique de Brest*, sous ce titre : *Les ambassadeurs de Tippou-Saheb à Brest en* 1788.

de Lessart, Bertrand de Molleville, Lacoste et Dubouchage qui, du 24 décembre 1787 au 10 août 1792, eurent en mains le portefeuille de la marine. La monarchie expirante ne put rien faire désormais pour le port de Brest. Il en fut de même sous la république, puisqu'elle ne fit exécuter d'autres travaux que la grille de l'arsenal avec le corps-de-garde sur le quai Jean-Bart, la batterie d'école avec ses dépendances à la Pointe et le petit kiosque en bois qui servit pendant quelques années d'observatoire. L'absence complète de fonds ne lui permit même pas d'entretenir les édifices de l'arsenal. Aussi, quand M. Caffarelli prit possession de ses fonctions de préfet maritime le 22 thermidor an VIII, ne put-il, quelque désir qu'il en eût, réparer le désordre causé par les dix années qui venaient de s'écouler. C'était au point qu'au mois de brumaire suivant, M. Sganzin, alors directeur des travaux maritimes, faisait connaître que les cales, les quais et les édifices étaient dans un tel état de dégradation qu'une somme de 800,000 francs était indispensable pour les réparations les plus urgentes. Quand M. Tarbé de Vauxclairs lui succéda, au mois de messidor an X, la direction des travaux maritimes n'employait que 73 ouvriers de diverses professions. Dans un voyage qu'il fit à Paris, au mois de germinal an XI, M. le préfet Caffarelli, qui avait précédemment réussi (3 vendemiaire an X) à faire transférer de Paris à Brest l'école du génie maritime, obtint une allocation de 40,000 francs par mois pour la réparation immédiate des cales qui tombaient en ruines : « J'ai carte blanche pour excaver, bâtir, réparer les charpentes en grand, faire le hangar du Salou, etc., » écrivait-il, le 23 de ce mois, à M. Tarbé de Vauxclairs. Le gouvernement ne l'avait pas bercé de vaines promesses. Le Premier

Consul, auprès de qui il avait chaleureusement plaidé la cause du port, prit, dès le 3 floréal suivant, deux arrêtés présageant un retour à l'activité qui avait signalé les quinze premières années du règne de Louis XVI. Le premier était ainsi conçu : « La quatrième forme couverte du port de Brest, à la suite du premier bassin, du côté de Recouvrance, sera construite, et tous les travaux dirigés de manière à être terminés dans le courant de l'année. Il sera mis à cet effet un fonds spécial de 100,000 francs par mois à la disposition du ministre de la marine pour être uniquement employé à cet effet. » Le second arrêté portait : « Tous les terrains compris à Brest entre la rivière et l'ouvrage à corne de Quéliverzan seront achetés par la marine, ainsi que ceux qui seront nécessaires pour fermer l'arsenal du côté du Bouguen, en continuant le mur jusqu'au bastion d'Artois ; 2° une chaîne sera établie pour fermer la rivière entre le bastion d'Artois et le corps voûté de l'ouvrage à corne de Quéliverzan, de manière que le port de Brest soit entièrement fermé de ce côté. » Une lettre de M. Sganzin, du 9 floréal, et une dépêche ministérielle du 12 du même mois, jointe aux deux arrêtés qui précèdent, annoncèrent que l'intention du Premier Consul était, en outre, de faire construire quatre nouvelles formes ou bassins dans l'anse du Moulin-à-Poudre, et six cales dans les endroits du port qui seraient jugés les plus favorables à cette espèce d'établissements. Les travaux, commencés immédiatement, furent brusquement suspendus. Le Premier Consul avait visité Anvers au mois de Messidor an XI, et, dès le 2 thermidor suivant, il avait ordonné d'y créer un port. Le 22 du même mois, le gouvernement avait indéfiniment ajourné la construction des quatre nouvelles formes projetées. Brest,

fut désormais mis à l'écart jusqu'à la chute de l'Empire, dont l'acte le plus significatif en sa faveur fut l'établissement, sur le vaisseau le *Tourville*, d'une des écoles spéciales de marine créées par le décret du 27 septembre 1810 (1). De 1803 à 1815, on se contenta, en effet, d'achever la clôture du port du côté de Bordenave, de clore le parc d'artillerie de la Pointe et le parc des vivres, au moyen d'un mur ayant 440 mètres de développement (1804) ; de placer (1805) la grille qui sépare ces établissements du quai Jean-Bart ; enfin de construire la levée et la maison d'arrêt de Pontaniou.

La clôture du port, du côté de Bordenave, exécutée vers 1784, n'était qu'apparente, car elle était en contact, en divers endroits, avec des propriétés privées dont plusieurs avaient conservé sur le port des droits de servitudes tels que ceux de vues droites. La marine ne pouvait donc exercer la surveillance nécessaire pour prévenir les vols et les incendies que favorisaient de tels voisinages. Il y avait, d'ailleurs, aux extrémités de l'arsenal, quelques parties ouvertes qu'il importait de clore. Il fut remédié à tous ces inconvénients par l'isolement du port sur les deux rives, depuis l'avant-garde jusqu'à l'arrière-garde, sauf quelques lacunes d'une surveillance facile.

Sous le nom de *Levée de Pontaniou*, on construisit, sur les plans dressés en l'an XIII par M. Tarbé de Vauxclairs et modifiés, en 1809, par M. Trouille, un ensemble de travaux servant tout à la fois de fermeture à l'anse de ce nom, et de moyen de communica-

(1) Cette école, remplacée le 31 janvier 1816 par le collége royal d'Angoulême, a été rétablie, en rade de Brest, par l'ordonnance royale du 7 mai 1827, et placée d'abord sur le vaisseau l'*Orion*, puis ensuite sur le *Borda* et le *Valmy*, qui a pris lui-même le nom de *Borda* quand il a remplacé ce vaisseau.

tion entre les deux points culminants sur lesquels sont établis la caserne des marins d'une part, et les ateliers du plateau des Capucins de l'autre. C'est sous cette levée que se trouve le bâtiment comprenant les magasins particuliers et l'atelier de la menuiserie des travaux hydrauliques, ainsi que divers magasins des constructions navales.

L'ancienne maison d'arrêt était un sépulcre plutôt qu'une maison de détention. Les prisonniers y étaient entassés pêle-mêle, sans distinction d'âge, de sexe, de crimes, de délits. L'aération était insuffisante. M. Tarbé de Vauxclairs fit disparaître une partie de ces inconvénients par les plans qu'il dressa en l'an XIII. M. Trouille ajouta de nouvelles améliorations dans le cours de l'exécution de ces plans, et M. Dehargne, par les travaux qu'il a fait exécuter de 1857 à 1859, a complètement satisfait à celles que l'humanité réclamait en faveur des détenus.

En même temps que s'étaient accomplis ces travaux, on en avait continué d'autres qui avaient été commencés peu d'années avant la révolution, mais interrompus en 1791, faute de fonds. C'était l'agrandissement du port. Formé par un petit bras de mer produit par une fissure de rocher, il était depuis long-temps insuffisant. Les quais, magasins, chantiers, ateliers, et généralement tous les établissements qui en bordent les deux rives n'avaient été obtenus qu'aux dépens des excavations de ce rocher. Mais la nécessité de jouir promptement n'avait pas permis de les pousser aussi loin qu'il l'aurait fallu. Aussi, sur certains points, l'espace était-il trop resserré. Les édifices eux-mêmes se ressentaient de ce défaut d'espace, ceux surtout qui étaient adossés aux escarpements du rocher. Peu aérés, ils étaient humides et malsains. Les matières

qu'ils renfermaient se détérioraient promptement. Le magasin-général était principalement dans ce cas. Il en était de même pour le service des constructions navales. L'entassement des ouvriers autour des bassins était pour eux une cause de gêne qui se traduisait en une perte de temps, et, par suite, en un surcroit de dépense.

L'absence complète de travaux, en l'an VIII, suggéra l'idée d'employer les forçats aux excavations du port. D'accidentelles qu'elles avaient été jusques-là, elles devinrent, le 1[er] floréal an VIII, un service en quelque sorte normal et permanent. Pendant les quinze années suivantes, on obtint, à niveau de quai, une augmentation de superficie d'environ 148,000 mètres carrés, produit des excavations pratiquées particulièrement dans la cour du magasin général, sur l'emplacement de la Tour Noire, sur le quai de la boucherie et ses dépendances, le plateau des Capucins et le quartier de Pontaniou. Les déblais provenant de ces excavations furent employés de telle sorte que les superficies à niveau de quai furent augmentées de la manière suivante : 1° 2,140 mètres courants de quais en pierres sèches sur les deux rives ; 2° la digue ou ile factice (*Appendice*, § 22) sur 600 mètres de longueur, donnant une superficie d'environ 24,000 mètres ; 3° le chemin de halage le long de cette digue, sur la rive gauche (1,600 mètres courants) ; 4° les quais, cales, enclos et plantations de l'anse Saupin.

Les charges qui pesèrent, pendant les premières années, sur le gouvernement de la restauration et la réduction du budget qui en fut la conséquence forcée mirent obstacle jusqu'en 1820 à l'exécution de tout travail. Celui qui eut lieu alors n'eut qu'une importance très secondaire, puisque ce fut le pont

tournant de la tonnellerie. La visite, en 1822, de M. de Clermont-Tonnerre, ministre de la marine, fut pour le port un évènement heureux. Il posa, le 6 octobre, la première pierre du nouvel hôpital (*Appendice*, § 23) et celle du premier bassin du Salou (*Ibid*, § 24). L'année suivante fut achevé le tribunal maritime, et, en 1826, on construisit la salle des modèles (*Ibid*, § 25). En 1827, commencèrent les travaux de Quéliverzan, terminés en 1837, et embrassant un quai mesurant 420 mètres de longueur suivant l'arête extérieure de la tablette supérieure et trois cales de débarquement se développant sur la longueur de ce quai depuis l'éperon du Salou jusqu'à la limite du terrain de la marine vers l'arrière-garde. Le terre-plein de ce quai sert de dépôt de charbons de terre, et la marine a établi, à son extrémité, une chaufournerie comprenant un atelier de fabrication de briques, un séchoir et un magasin de dépôt.

C'est à la même époque (1828) que furent construits, sur le terrain du Parc-au-Duc, le logement et le poste du guetteur des signaux auxquels M. Trotté de la Roche avait voulu donner de plus grandes proportions. Déterminé par la double considération que cet établissement était le seul appartenant à la marine qui pût se voir de la rade, et que, dans certaines circonstances, il pouvait recevoir les autorités du port, il avait proposé de le faire plus grand et d'y ajouter une salle de réception, ainsi qu'une galerie ayant vue sur la rade.

Le gouvernement de juillet continua le mouvement commencé par la restauration. Son premier travail fut un hommage rendu aux vainqueurs d'Alger. La *Consulaire* (*Ibid*, § 26), érigée au sud de l'esplanade du magasin-général, ajouta à l'ornement de

cette place que M. le préfet maritime Caffarelli avait déjà décorée, en l'an XIII, de la statue de l'*Amphitrite* qui se voit en face de la porte d'entrée du magasin-général (*Appendice*, § 27). L'observatoire des élèves de la marine, construit (1832-1833) dans le but de favoriser le développement de leurs études astronomiques, a permis d'atteindre ce but. L'école d'hydrographie (*Ibid*, § 28), bâtie à la même époque (1833), témoigne de l'intérêt que le gouvernement porte à la marine du commerce en assurant les moyens d'instruction à ceux qui se destinent soit au long-cours, soit au cabotage.

Un incendie avait consumé, dans la nuit du 25 au 26 janvier 1832, la salle d'armes construite en 1672. Elle tombait de vétusté, et il était question de la reconstruire, ainsi que plusieurs bâtiments contigus qui étaient loin de satisfaire aux besoins de l'époque. Ce désastre hâta l'exécution des projets arrêtés dans la pensée de l'administration qui, par les travaux exécutés de 1836 à 1863, s'est attachée à ne laisser en souffrance aucun des services relevant de la direction de l'artillerie (*Ibid*, § 29).

De 1833 à 1838, on a reconstruit les grandes forges des constructions navales situées au nord de l'anse de Pontaniou, la petite chaudronnerie et le hangar renfermant la presse hydraulique (*Ibid*, § 10).

Pendant que s'exécutaient ces travaux, M. Menu de Mesnil mettait la dernière main à la clôture du port par l'établissement du poste défensif et du corps-de-garde de l'arrière-garde, et M. Léveillé, de concert avec M. Fauveau (1837), préludait, par la construction et l'aménagement des ateliers du petit ajustage et du zingage, aux grands travaux qui, peu d'années après, devaient être accomplis sur le plateau des Capucins.

L'abattoir, terminé la même année, fut une amélioration réelle apportée au service des subsistances. (*Appendice*, § 12).

Vers la même époque commença la construction des cales de la boucherie, aujourd'hui au nombre de cinq. Bientôt doit être exécutée la sixième. Jointes aux quatre cales de Bordenave et aux deux qui sont situées en face des édifices faisant suite à la direction des travaux maritimes, toutes ont les mêmes destinations : la construction, le lancement, le halage, et au besoin le sciage pratiqué en vue de l'allongement des vaisseaux, opérations intéressantes à divers degrés. Celle du lancement, bien qu'assez fréquente dans le port de Brest, a le privilége de toujours y attirer la population, voire même les étrangers. Très imposante par elle-même, elle le devient plus encore par la bénédiction du navire qui ne quitte son lit qu'après avoir reçu le baptême.

En 1840, les évènements qui se passaient en Orient et le traité signé à Londres, le 15 juillet, entre l'Angleterre, la Russie, l'Autriche et la Prusse, parurent un moment devoir faire éclater la guerre en Europe. Sous l'empire des préoccupations nées de ces circonstances, le ministère du 1er mars s'empressa de prendre des mesures pour mettre la France en état de soutenir la lutte aussi bien sur terre que sur mer. Le 6 juillet, une loi ouvrit au ministère de la marine les crédits nécessaires à l'exécution de 18 paquebots qui devaient, pour la plus grande partie, être des frégates de 450 chevaux, et faire, disait-on, la navigation transatlantique. Une dépêche du 23 août ordonna d'en mettre immédiatement trois en chantier et d'en activer la construction. L'insuffisance des ateliers du port pour l'exécution des travaux qu'exigent

les machines à vapeur fut reconnue par le ministre qui, le 8 août, prescrivit non-seulement de hâter l'achèvement de ceux qui étaient en cours de construction, mais de rechercher quels établissements on pourrait créer pour y fabriquer de grandes machines en aussi grand nombre que possible. En exécution de cette dépêche, M. Fauveau, ingénieur des constructions navales, et M. Menu de Mesnil, ingénieur des travaux hydrauliques, dressèrent de concert, et présentèrent, le 27 octobre, les plans des ateliers du plateau des Capucins. Mais, dès la fin d'octobre, le cabinet du 1er mars s'était retiré, et les chances de guerre avaient diminué. Le nouveau ministère se montra moins empressé d'obtenir les ateliers dont les projets lui étaient soumis, et ce ne fut que le 14 mars 1841 que les plans en furent définitivement approuvés, après avoir subi des modifications dont quelques-unes ont eu pour effet de réduire l'importance des établissements projetés jusqu'à la reprise des travaux exécutés de 1858 à 1864 (*Appendice*, § 30).

Depuis 1846, le maréographe établi sur le quai de la mâture, dans un pavillon au sud de la machine à mâter, assure les moyens de se livrer à l'observation des marées avec la précision et la continuité qu'exige un pareil travail (*Ibid*, § 31).

Les grands travaux exécutés sur le plateau des Capucins n'étaient pas les seuls que nécessitaient l'augmentation de notre puissance navale et les proportions gigantesques données au matériel flottant ; leurs corollaires indispensables étaient de nouveaux ateliers, de nouveaux magasins, de nouveaux bassins, et comme tout s'enchaîne dans le service d'un arsenal maritime, des services, accessoires en apparence, ont dû recevoir leur part d'extension ou les

modifications suggérées par la variété des besoins à satisfaire. Pendant les quinze années qui viennent de s'écouler, il a été pourvu aux plus urgents de ces besoins par la création du parc à charbons sous le château, parc ayant 4,108 mètres carrés de superficie et pouvant contenir 16,400 tonnes de ce combustible, en le supposant empilé sur une hauteur moyenne de cinq mètres ; par la construction des ateliers complémentaires du plateau des Capucins (*Appendice*, § 30) ; par la conversion de l'ancien bagne et de la corderie basse en magasins ; enfin, par l'établissement de hangars en tenant lieu, soit dans la cour du magasin-général, soit dans l'anse Le Breton près de la digue ou île factice, soit enfin sur cette île elle-même où le premier en aval a pris la place du canot impérial, transporté en face sur le chemin de halage (*Ibid*, § 32). La construction (1847-1849) de la gendarmerie maritime, dans la rue Fautras, et l'appropriation de l'ancienne caserne des gardes-chiourmes en pharmacie centrale (*Appendice*, § 33) ont répondu à des nécessités de nature différente, pendant que s'élevait la scierie mécanique (*Ibid*, § 34) et qu'on opérait les excavations et l'établissement des nouveaux bassins du Salou (*Ibid*, § 24), travaux dont le prochain achèvement fournira et l'emplacement de nouveaux ateliers et les moyens de recevoir les plus grands navires.

D'autres travaux, commandés par les besoins que nous venons de signaler et par l'avantage qu'il y aura à mettre le port en communication directe avec le chemin de fer de l'Ouest, sont aussi en cours d'exécution. Ce sont la reconstruction de l'ancienne forme de Troulan ou bassin de Brest (*Ibid*, § 18) et l'établissement du tunnel où se prolongera le chemin de fer (*Ibid*, § 35). Ce sont là d'importants travaux qui ajou-

teront prochainement à l'importance, déjà si considérable, du port de Brest. Il en est un autre qui n'est encore qu'à l'état de projet, mais qui s'exécutera tôt ou tard, sur un point ou sur un autre, parce que sa nécessité est impérieusement démontrée; nous voulons parler de l'avant-port militaire (*Appendice*, § 36).

L'activité déployée pour obtenir l'extension du port et en améliorer le service n'a pas été, pendant ces dernières années, le seul objet des préoccupations de l'administration. Sa sollicitude s'est aussi portée sur les moyens d'assurer le développement intellectuel du personnel embarqué ou destiné à l'être. Cette sollicitude s'est particulièrement manifestée, soit par la création d'écoles où il puisse recevoir une instruction appropriée aux services dans lesquels il sera placé, soit par les améliorations apportées à celles qui existaient déjà (*Appendice*, § 37).

APPENDICE.

---

§ 1. — ANCIEN SÉMINAIRE DES JÉSUITES.

PUPILLES DE LA MARINE. — ÉCOLE ET MUSÉE D'ANATOMIE. SALLE D'ASILE EUGÉNIE.

(Voir p. 8.)

Mécontent de la conduite des PP. Capucins, embarqués comme aumôniers sur les bâtiments de l'État, Colbert avait, plusieurs fois déjà, manifesté l'intention de ne plus les employer, lorsque Seignelay, dans le voyage qu'il fit à Brest, en 1681, s'entendit à ce sujet avec l'évêque de Léon. Le prélat ayant consenti à la suppression du doyenné et de la collégiale du Folgoat, pour qu'on y établit une communauté de prêtres séculiers qui fournirait désormais les aumôniers, cet arrangement fut sanctionné par les lettres-patentes du mois de septembre 1681, enregistrées au Parlement de Rennes, le 13 du même mois, et au contrôle de la marine, à Brest, le 20 mars 1682. Deux jours après l'adhésion que l'évêque donna par sa sentence du 16 août, le doyen et les chanoines du Folgoat, obéissant à la sommation qui leur fut

notifiée, remirent l'église, le cloître et les revenus, à la charge de desservir les fondations, à l'abbé Madec, nommé supérieur triennal du séminaire royal de l'église et sainte chapelle de Notre-Dame du Folgoat.

L'abbé Madec et les ecclésiastiques qu'il dirigeait eurent bientôt des concurrents redoutables. Les Jésuites vinrent à Brest où, dès 1683, nous les trouvons exerçant le ministère d'aumôniers, soit sur les vaisseaux, soit à terre, où l'un d'eux était attaché à la compagnie des gardes de la marine, et un autre à l'infirmerie qui, à défaut d'hôpital, était placée dans une maison particulière. Mais leur position était incertaine et irrégulière tant que les lettres-patentes du mois de septembre 1681 conserveraient leur force légale. Le P. La Chaise en obtint la révocation, et de nouvelles lettres du 30 octobre 1685 ayant antorisé Colbert à traiter avec les Jésuites pour l'établissement d'un séminaire dans cette ville, Seignelay conclut, le 26 décembre suivant, avec le P. Jacques Palu, provincial, et le P. Isaac Maignant, procureur de la province de France, un contrat que ratifièrent les lettres-patentes du mois de mars 1686, portant que les Jésuites s'obligeaient à envoyer à Brest douze religieux, dont neuf prêtres, chargés d'instruire, loger et nourrir vingt prêtres séculiers qui serviraient d'aumôniers sur les bâtiments de l'État, et auxquels ils paieraient 100 livres par an, tant pour leurs gages que pour leur entretien, qu'ils fussent ou non embarqués. Ces prêtres devraient vivre en commun, sous la direction du supérieur du séminaire où il y aurait un instructeur ou confesseur des aumôniers, lequel ferait des conférences à certains jours de la semaine; deux pères enseignant la théologie morale et les mathématiques; quatre missionnaires chargés de catéchiser les gardes, les soldats, les matelots, de prêcher dans la ville en français et en breton, de visiter les malades, de confesser, de faire des missions sur les vaisseaux, avant leur départ et à leur retour; enfin, un

procureur et trois frères chargés de l'administration du temporel.

Le Roi, de son côté, s'obligea à faire payer aux Jésuites une somme annuelle de 10,500 livres, savoir : 1° 3,000 livres montant, toutes charges déduites, des rentes, fondations et autres revenus de la collégiale du Folgoat, qui fut déclarée unie à perpétuité au séminaire de Brest, à la condition que les Jésuites desserviraient l'église et en acquitteraient les fondations ; 2° 3,000 livres payables annuellement par le trésorier des États de Bretagne, lesquels, à la demande du Roi, avaient, le 22 août 1685, voté cette allocation ; 3° 4,500 livres sur le trésor royal. Ces deux derniers paiements qui devaient avoir lieu par moitié, le 25 juin et le 25 décembre de chaque année, cesseraient lorsque les PP. Jésuites auraient été pourvus d'un autre fonds amorti d'un revenu égal. Les lettres-patentes leur concédaient, en outre, les avantages suivants. Il leur était fait abandon du grand jardin du Roi et du pavillon royal de Brest, avec la faculté de tirer six lignes d'eau de la fontaine la plus voisine de la grande place située devant le pavillon, place sur laquelle le Roi ferait construire, à ses frais, une église de 90,000 livres — il ne voulait contribuer que pour 72,000 livres à celle de la ville — et deux corps-de-logis, l'un pour les PP., l'autre pour les aumôniers. Enfin, le Roi assignerait un fonds spécial qui s'ajouterait à celui de 40,000 livres accordé par les États, le 17 octobre 1787, pour commencer la construction du séminaire, ainsi qu'une somme de 10,000 livres applicables à l'achat de vases sacrés, ornements, linge, etc., pour les besoins de l'église et l'ameublement de la maison. Le Roi, nous le verrons, trouva moyen de ne rien payer, et se déchargea de ses obligations sur la province.

Le séminaire, déclaré de fondation royale, obtint, à ce titre, les franchises et immunités d'usage en pareil cas, notamment le privilége de s'approvisionner de 15 tonneaux

de vin, exempts de tous droits. Les intendants, les commandants de vaisseaux et les médecins de l'hôpital n'avaient aucune autorité sur les aumôniers, que le supérieur seul avait le droit d'embarquer ou de débarquer, sans que nul y pût faire obstacle, sur un simple billet signé de lui, et qui, nantis des clés des infirmeries de l'hôpital, devaient y être traités gratuitement.

Les Jésuites n'avaient pas attendu l'expédition des lettres-patentes ci-dessus pour se conformer à l'usage, alors observé, de conserver, par des médailles, le souvenir des faits ayant quelque importance. Celle qu'ils firent frapper portait au droit l'effigie du Roi, et au revers l'inscription suivante : *Ludovicus Magnus, ut maris imperium virtute partum, religione tueretur, seminarium Brestense exstruxit et Patribus societatis Jesu administrandum commisit an. MDCXXXV.* La légende était : *Tu dominaris potestati maris.* Aussitôt après l'enregistrement des lettres-patentes, ils firent faire à l'abbé Madec sommation de leur remettre les titres, les ornements et l'argent appartenant à l'église du Folgoat, prirent possession des lieux et placèrent dans la maison que le Roi avait fait bâtir en 1683 pour loger les aumôniers, et dont la construction avait coûté 12,000 livres, huit prêtres séculiers qu'ils se chargèrent d'entretenir, loger et nourrir, à la condition qu'ils célèbreraient l'office divin et acquitteraient les 1,300 messes de fondation pour lesquelles soixante personnes avaient donné en biens fonds ou fermages un revenu brut de 1,000 livres. S'apercevant ensuite que l'entretien, la nourriture et le salaire de ces huit prêtres absorbaient ce revenu et le casuel s'élevant à environ 650 livres, ils les remplacèrent, le 20 juillet 1695, par huit récollets du couvent de Lesneven qui, moyennant 500 livres par an, leur logement et l'abandon du casuel, consentirent à chanter l'office divin tous les jours et à acquitter les 1,300 messes de fondation. Ainsi dégagés de la plus grande partie

de leurs charges, les Jésuites ne songèrent qu'à percevoir les revenus de l'église et la laissèrent dépérir faute d'entretien, ce qui provoqua des plaintes réitérées dont M. Miorcec de Kerdanet a été le fidèle écho dans sa réédition des *Vies des Saints de Bretagne*, par Albert Le Grand, p. 175.

En attendant la construction de leur séminaire, les Jésuites occupèrent de petits logements pratiqués dans une basse-cour, au-dessus d'un bûcher. La construction commença aussitôt après l'adjudication qui en fut faite à René Moussin, architecte de Rennes, et du toisé fait, le 9 novembre 1695, par Garengeau, Simon et Drancy, ingénieurs commis à cet effet par Vauban, il résulte que les travaux en vue desquels les États avaient, dans l'intervalle, accordé 110,000 livres, s'élevaient à 97,282 livres 9 sols 5 deniers ; mais que, pour achever le séminaire, il fallait dépenser une somme de 51,364 livres, sans parler de celle de 20,911 livres pour faire ultérieurement l'entrée du côté de l'église Saint-Louis, les galeries, lieux et autres accessoires pour la commodité des PP. et le service de l'église. La dépense de 97,282 livres 9 sols 5 deniers s'appliquait exclusivement au séminaire, et nullement à l'église, dont la construction, nous l'avons vu (t. Ier, *Appendice*, § 16), n'était jamais entrée dans la pensée des PP., pas plus que dans celle du Roi. Quoique le trésor public fût aux abois, et les magasins du port dépourvus des approvisionnements les plus essentiels, il avait été permis aux RR. PP. d'y prendre le bois, le fer et les autres matériaux dont ils avaient eu besoin. Ils s'étaient, il est vrai, engagés à les payer, mais en 1697, ils demandèrent de nouveaux subsides aux États, en alléguant pour motif que, s'ils ne les obtenaient pas, ils seraient obligés d'emprunter pour achever le pavillon du milieu. Les États n'ayant pas accueilli cette demande, bien qu'elle eût été appuyée par M. de Pontchartrain, ce ministre les déchargea (18 janvier 1700) de ce qu'ils devaient pour les matériaux fournis par le port.

Néanmoins, en 1702, le séminaire était endetté de 24,000 livres, au grand étonnement du ministre qui, après s'être entendu avec le P. La Chaise, recommanda le 3 mai, à l'Intendant, de rechercher avec le P. Lafare quel emploi avait été fait des dons considérables des États.

Dans l'intervalle (5 avril 1692), le Roi n'avait trouvé rien de mieux, pour décharger le trésor royal de la rente de 4,500 livres à laquelle il s'était obligé, que d'unir l'abbaye de Daoulas au séminaire, tant pour la mense conventuelle que pour la mense abbatiale, à la mort, permutation ou translation de M. Louis de Lamotte Villebret d'Aspremont, qui en était abbé commendataire depuis 1667, et à qui, d'après sa déclaration, comme d'après celle de M. Dupont, son receveur à Daoulas, elle rapportait un revenu net de 9,500 livres. M. d'Aspremont ayant fait savoir au P. La Chaise qu'il accepterait en échange, ou un bénéfice d'une valeur égale, ou une pension supérieure au revenu de l'abbaye, l'une ou l'autre de ces propositions dut être accueillie ou plutôt imposée, comme donnent lieu de le croire les oppositions que formulèrent plus tard l'abbé d'Aspremont et les chanoines, car le 11 juin 1693, les Jésuites traitèrent avec ces derniers. Ils s'engagèrent à acquitter les dettes de la mense conventuelle jusqu'à concurrence de 3,000 livres, et à servir, à partir du jour de leur entrée en possession, qu'ils obtinssent ou non les bulles papales, une rente de 1,500 livres partageable entre le prieur claustral, un chanoine, un religieux convers, et les vicaires de Daoulas et de Plougastel pour leurs portions congrues. Les formalités à accomplir près de la daterie et de la chambre apostolique au sujet des annates, ne permirent pas, malgré tout le zèle que déploya le cardinal de Janson, de triompher, avant le 5 avril 1698, des lenteurs de la cour de Rome. Les bulles expédiées alors par le Pape Innocent XII ne s'exécutèrent pas sans obstacle de la part de l'abbé d'Aspremont et des chanoines, et ce ne fut qu'après sept mois de

débats que l'officialité de Quimper prononça, le 13 août 1699, sa sentence de fulmination, ce qui n'empêcha pas les opposants de réitérer leurs protestations dans le procès-verbal de prise de possession dressé les 20 et 21 du même mois. Le duc de Rohan, comme fondateur du quart du revenu de l'abbaye, et l'abbé d'Aspremont, en sa qualité de commendataire, consignèrent, dans ce procès-verbal, leur opposition formelle à l'union. Les religieux protestèrent aussi, de même que les deux chanoines pourvus des vicariats de Plougastel et de Daoulas. Il en résulta un procès qui n'était pas terminé en 1700 et dont l'issue ne nous est pas connue.

Les États ayant cessé, en 1716, l'allocation de 3,000 livres qu'ils payaient annuellement au séminaire, les Jésuites qui n'entretenaient alors que trois aumôniers, et déclaraient n'en pouvoir entretenir un plus grand nombre, obtinrent du Conseil de régence, le 28 novembre de la même année, que cette allocation fût remplacée par un subside d'égale valeur, prélevé sur les fonds de la marine, et le 25 juillet 1718, il leur fut accordé une gratification dont avis leur fut donné de vive-voix seulement par ordre du Conseil. En 1720, ils objectèrent qu'étant obérés, ils ne pouvaient terminer le séminaire, et demandèrent, dans ce but, une somme de 29,000 livres qu'on ne put leur allouer. En revanche, ils obtinrent que le nombre des aumôniers qu'ils devaient entretenir fût réduit de moitié, c'est-à-dire de vingt à dix qu'ils n'entretenaient que très irrégulièrement, car les archives de la marine contiennent des preuves réitérées que, la plupart du temps, il n'y avait à terre que deux ou trois aumôniers pour desservir le vaisseau-amiral, les dimanches et les jours de fêtes, pour célébrer la messe à l'occasion des conseils de guerre, et, dans la chapelle du séminaire, le second dimanche de chaque mois, ce qui obligeait à recourir aux bons offices des Carmes et des Capucins, quand il y avait des vaisseaux sur rade.

Les ressources pécuniaires du séminaire sont attestées par divers documents authentiques conservés aux archives du ministère de la marine, notamment par un mémoire très développé remis à M. de Choiseul en 1762. Ils constatent que, pendant les 76 années qu'ils résidèrent à Brest, les Jésuites touchèrent, indépendamment de ce qui leur fut payé pour l'embarquement des aumôniers surnuméraires, leurs voyages et leurs séjours, savoir :

1° Des États de Bretagne.	317,000 liv.
2° Revenus du Folgoat et de Daoulas. . . .	1,001,770
3° Subsides alloués par la marine, de 1716 à 1762, à raison de 6,000 livres par an. .	276,000
4° De la ville de Brest pour la construction de leur chapelle.	50,000
TOTAL.	1,644,770

Ainsi, en admettant, comme nous l'avons vu quelque part, que la construction du séminaire et de la chapelle eût coûté 300,000 livres (de ce chiffre il faudrait tout au moins déduire le prix des matériaux délivrés gratuitement par les magasins du port), il serait resté aux Jésuites, pour défrayer leur maison, une somme de 21,641 livres 14 sols en moyenne par année, somme à laquelle il faut ajouter les avantages résultant des immunités et franchises dont jouissait le séminaire, les faveurs de toute sorte qu'il obtenait de l'intendant, et les bénéfices que lui procurait l'emploi en temps de guerre des aumôniers surnuméraires. Le recteur ne les faisait venir qu'après avoir été prévenu par l'intendant du nombre d'aumôniers nécessaires et du moment où ils le deviendraient plus particulièrement. Ils étaient compris dans des états semestriels, à raison de 25 livres par mois, que le recteur touchait du jour de leur arrivée jusqu'au huitième jour après leur débarquement. En échange des 300 livres que le séminaire touchait pour eux pendant leur embarquement, il les payait à raison de 100 livres par an, et leur fournissait, pendant

leurs très courts séjours à terre, la nourriture, le chauffage, l'éclairage et une chambre meublée. Il y a lieu de croire que cet emploi d'aumôniers surnuméraires était assez productif pour la maison, car, en 1762, il lui était dû 13,000 livres pour ce seul objet.

Les Jésuites ayant été supprimés en 1762, le séminaire fut affecté, au mois de mars de l'année suivante, au logement des nouveaux aumôniers de la marine que l'évêque de Léon vint installer, et auxquels il donna une règle. Le Roi ayant acheté pour 46,000 livres, en 1764, tous les bâtiments dont il se composait, M. de Roquefeuil demanda, le 6 juillet de cette année, qu'on y logeât le commandant de la marine. (Tome II, p. 106.) Cette demande ne fut pas accueillie. On convertit d'abord le séminaire en caserne, et en 1771 on y établit les logements et les salles d'études des gardes de la marine. Il remplaça ensuite l'hôpital incendié le 20 novembre 1776, et pendant la guerre de 1778, on construisit, sur le terrain qu'occupaient les jardins, quatre salles ou barraques pouvant contenir 800 malades.

La construction du séminaire avait été lente. Toute la partie au sud du pavillon central ne fut même planchéyée et habitée qu'assez tard. Régnant, ainsi que la chapelle, devant la partie de la rue de la Mairie qu'on appela, jusqu'en 1762, *rue des Jésuites*, il se compose d'un ensemble de bâtiments précédé d'une vaste cour, dans laquelle on pénètre par une belle porte dont le fronton est orné d'un groupe en tuffeau représentant la *Justice* et la *Religion* avec leurs emblèmes. Les uns l'attribuent à Bouchardon, et d'autres, dont l'opinion nous semblerait plus fondée, à Nicolas Renard, habile sculpteur, qui vint, en 1697, à Brest, d'où il s'éloigna quelques années après, parce qu'il ne trouvait pas à s'y occuper assez avantageusement, et auquel on attribue également le beau bas-relief représentant la *Visitation de la Vierge*, qui se voyait, avant la Revolution, au-dessus de la porte d'entrée

de la chapelle Notre-Dame à Recouvrance. C'est lui encore qui aurait exécuté le buste remarquable de Louis XIV qui ornait autrefois le tympan du fronton de la porte d'entrée du séminaire. Le principal corps-de-logis, parallèle à la cour, se termine par deux ailes dont l'une, celle du sud, contient la chapelle de la marine. Derrière étaient des jardins et des terrasses qui avaient remplacé l'ancien jardin du Roi, réservé comme lieu de promenade, avant 1686, aux officiers pour lesquels on y avait construit un pavillon. Le tout occupait une superficie de plus de deux hectares. Le pavillon, au centre du grand corps-de-logis, était surmonté d'un dôme qui semblait, a-t-on dit, vouloir reproduire la forme de la coiffure des Jésuites. Il avait subi bien des modifications lorsque, pour en prévenir la chute, considérée comme imminente, M. Trouille le reconstruisit en 1816, d'après le système de Philibert Delorme. Les formes et les proportions qu'il donna à ce dôme et à sa lanterne se rapprochent de celles qu'ont les mêmes parties du palais de l'Institut à Paris.

Le grand corps-de-logis et l'aile du nord, après avoir été affectés à divers services, sont maintenant occupés par les pupilles de la marine. Les bâtiments régnant derrière, sur la rue Fautras, et faisant suite à la maisonnette où les Jésuites avaient établi un oratoire, ont long-temps servi de laboratoire de chimie et de magasin pour la pharmacie. Aujourd'hui, c'est une caserne pour le dépôt des gendarmes coloniaux, en attendant qu'on y construise les bâtiments que réclamera l'extension prochaine de l'établissement des pupilles. Quant aux barraques établies en 1778, elles ont disparu, il y a quelques années, et l'emplacement qu'elles occupaient forme une esplanade ou préau servant aux récréations et aux exercices des pupilles.

PUPILLES DE LA MARINE. — Ils occupent le principal corps-de-logis. Leur institution a été décidée par Sa Majesté, le

15 novembre 1862, sur la proposition de M. le ministre de la marine. L'établissement est destiné à recevoir : 1° les orphelins de père et de mère, fils d'officiers mariniers et de marins morts au service, ou morts en jouissance, soit d'une pension de retraite, soit d'une pension dite demi-solde; 2° les enfants des officiers mariniers et des marins mentionnés au paragraphe ci-dessus dont les mères existent encore; 3° les enfants qui ont perdu leurs mères et dont les pères, officiers mariniers ou marins, sont en activité de service; 4° les orphelins ou enfants de marins victimes d'évènements de mer à bord de navires de commerce ou de bateaux de pêche. L'article 3 du décret et la dépêche ministérielle du 3 août 1863 déterminent dans quel ordre de préférence ont lieu les admissions. Reçus à l'âge de sept ans, les orphelins restent jusqu'à ce qu'ils aient atteint leur 13e année, à l'établissement, d'où ils sortent pour être admis à l'école des mousses avec les autres enfants de marins, à moins qu'ils ne refusent d'entrer à cette école, ou qu'ils ne soient pas jugés aptes au service de la marine. Dans l'un comme dans l'autre cas, ils sont rayés des contrôles des pupilles et rendus à leurs familles.

Dès que ce décret eût été rendu, il excita un véritable enthousiasme. Des souscriptions furent immédiatement ouvertes en vue d'en hâter et assurer l'application. Le Cercle de la marine de Brest prit l'initiative en souscrivant spontanément pour une somme de 500 francs. En joignant son offrande personnelle à celle du Cercle, M. le vice-amiral comte de Gueydon, préfet maritime, le remercia de sa spontanéité, par la lettre suivante, adressée le 26 novembre 1862 à son Président :

« Monsieur le Président,

« Je suis vraiment fier d'être le Président honoraire du Cercle maritime de Brest, et de pouvoir m'associer à la noble et généreuse pensée qui lui a fait prendre l'initiative d'une

démonstration en faveur de la création de l'établissement des pupilles de la marine.

« Mon titre de Président honoraire m'imposait la réserve que j'ai gardée ; mais, maintenant que, spontanément, le Cercle a parlé, laissez-moi vous prier d'être, auprès de tous les membres de notre Société, l'interprète de mes sentiments de cordiale communauté d'idées.

« C'est aux orphelins de nos matelots, morts pour l'honneur du pavillon, loin de leur patrie et de leurs affections que l'Empereur, dans sa haute sollicitude, vient d'ouvrir un asile qui les prépare à suivre la noble carrière de leurs pères.

« Cette magnifique pensée ne pouvait manquer de trouver de l'écho dans le cœur des membres d'un Cercle qui, tous, appartiennent à la grande famille maritime. Votre Président honoraire l'a senti, et heureux de n'avoir qu'à vous imiter, il vous prie de le comprendre dans votre offrande pour une journée de solde.

« Agréez, etc. *Le Vice-Amiral Préfet maritime,*

« Cte DE GUEYDON. »

La ville de Brest qui devait plus particulièrement comprendre l'utilité immédiate et féconde de l'institution, suivit avec empressement le noble exemple qui lui était donné. En moins de deux jours les souscriptions s'y élevèrent à plus de 3,000 francs. La France entière voulut participer à l'œuvre, et de tous les points du territoire affluèrent les dons. Le chiffre qu'ils atteignirent permit d'acheter, au mois de juin 1863, au profit de l'établissement qui avait été décrété d'utilité publique, une inscription de rente de 2,000 francs. Joints aux dons ultérieurs et aux allocations accordées par le ministre, elle assure l'avenir d'une institution qui, elle-même, assure le meilleur recrutement de l'École des mousses et forme avec elle la vraie pépinière de la maistrance et des équipages de la flotte.

L'établissement des pupilles en contient déjà 250, et des mesures sont prises pour que le nombre puisse, au moyen de l'extension des édifices, en être porté à 800, chiffre égal à celui de l'École des mousses à laquelle les pupilles ont déjà fourni 12 sujets de choix, depuis l'ouverture de l'établissement jusqu'au 1er août 1864. Les classes, dirigées par des frères de la doctrine chrétienne, le réfectoire, les dortoirs, occupant le rez-de-chaussée et les deux étages de l'édifice, l'infirmerie, etc., sont disposés avec une entente parfaite des besoins de l'enfance. Dans le vaste préau servant aux exercices et aux récréations se voit un modèle de corvette complètement gréée, avec filets de casse-tête pour préserver des chutes toujours à redouter chez de si jeunes novices. De grands hangars, ménagés sur l'un des côtés du préau, leur assurent un abri contre la pluie ou les grandes chaleurs. C'est plaisir de les voir exécuter les manœuvres de l'école de bataillon avec un ensemble, une précision et un aplomb dignes de vieux soldats.

L'établissement des pupilles, ardemment et depuis longtemps souhaité par M. le vice-amiral comte de Gueydon, est l'objet de sa sollicitude toute spéciale, attestée par ses visites presque quotidiennes et par sa vigilance à prévoir ainsi qu'à prescrire les mesures propres à assurer le développement physique et moral de ces enfants. L'intérêt incessant qu'il leur témoigne est partagé par M. le lieutenant Picard et par M. Calvez, le premier commandant, le second économe de l'établissement. Dans la sphère de leurs fonctions respectives, ils se montrent animés des mêmes sentiments paternels que M. le vice-amiral préfet maritime.

ÉCOLE ET MUSÉE D'ANATOMIE. — Au S.-O. du préau dont nous venons de parler sont l'École et le Musée d'anatomie. L'École se compose de deux salles de dissection pour les élèves, de cabinets ayant la même destination pour MM. les officiers de santé de première et de deuxième classe, d'une

salle d'autopsie, d'une salle de macération, d'un séchoir pour les os, d'un amphithéâtre pour les leçons, et de divers bâtiments de servitude. Le Musée anatomique, dont la fondation et la première installation sont dues à M. Maher, aujourd'hui directeur du service de santé de la marine à Rochefort, prit promptement, à son origine, un développement qui, grâce au zèle de cet habile médecin et d'un grand nombre d'officiers de santé de la marine, lui permit de satisfaire à sa destination. De judicieuses acquisitions, des échanges opportuns et des dons obtenus par les soins du fondateur, l'avaient rapidement enrichi, et il n'aurait rien laissé à désirer maintenant, si l'on avait continué de pourvoir avec persévérance à l'accroissement et à l'entretien de cet établissement scientifique. Le système veineux, préparé par MM. Maher et Nonay, le système artériel, dû aux travaux de MM. Dufour, Maher, Payen, Decamps, Lallour, Daniel, Guillet, Leclerc, Le Née, Robert, et le système nerveux rachidien, préparé par MM. Maher, Dufour, Toussaint, Thomazi, Grooters et Daniel, peuvent s'étudier sur un squelette, travail des deux premiers de ces médecins. Divers autres squelettes d'hommes, de femmes et d'animaux, ainsi qu'un grand nombre de tableaux et de pièces anatomiques artificielles, offrent les moyens d'étudier les diverses lésions ou affections du corps humain, ainsi que sa structure. L'anatomie comparée des différentes races humaines, pour laquelle on a suivi la classification de Cuvier, peut aussi y être étudiée, soit au moyen de diverses coupes de l'encéphale, préparées par les soins de M. Drouet, chirurgien professeur, soit de têtes naturelles rapportées d'outre-mer par des officiers de santé, soit enfin de têtes de forçats vivants ou suppliciés. Ces dernières, indiquant les travaux de Gall et de Spurzheim, ont généralement été moulées en plâtre sur les sujets. On remarque particulièrement, dans cette collection, la tête de Coignard, dit le comte de Sainte-Hélène, n° 1593, et celle de Marsaud, n° 1613. On

voit aussi au musée anatomique des préparations du musée Thibert, représentant, sur une très grande échelle, les principaux éléments des tissus et des liquides, d'après les observations microscopiques du docteur Louis Manol, ainsi qu'un nombre considérable de monstruosités humaines ou animales, pour la plus grande partie naturelles, classées d'après la méthode de M. Isidore Geoffroy Saint-Hilaire.

SALLE D'ASILE EUGÉNIE. — De l'espèce de charnier scientifique que nous venons de décrire sommairement, l'œil se repose avec plaisir sur un lieu présentant un contraste complet. Ici la maladie et la mort avec leur cortége de douleurs ; là, la vie dans toute sa sève. Ici, des cadavres desséchés ou mutilés ; là, des enfants alertes et joyeux prenant leurs ébats dans le refuge que leur a ménagé la sollicitude maternelle de l'Impératrice Eugénie qui, quand elle accompagna l'Empereur à Brest, au mois d'août 1858, exprima le vœu que l'ancien jardin des sœurs de l'hôpital, alors sans emploi, fût utilisé au profit des enfants et orphelins des marins et ouvriers du port. Ce vœu ne pouvait manquer d'être accueilli et promptement réalisé. La juste reconnaissance qu'il inspire a motivé l'inscription suivante gravée en lettres d'or sur une table de marbre noir, placée au-dessus de la porte d'entrée, ouvrant sur le marché aux toiles, derrière la rue de Keravel : *Asile ouvert aux enfants des marins de Brest par S. M. l'Impératrice Eugénie*, 1859. L'asile, auquel une dotation annuelle de 6,000 francs est affectée, se compose d'un pavillon renfermant le logement, pendant le jour, des trois sœurs de la Sagesse préposées à la surveillance des 600 enfants que contient l'asile, d'un hangar et d'une cour ou préau. A l'extrémité d'une des salles communiquant entre elles, a été placé un Christ avec cette inscription : *Laissez venir à moi les petits enfants* ; les commandements de Dieu se lisent sur les murs ; à l'autre extrémité sont des gradins en amphithéâtre ; au milieu, des bancs, des tableaux de lecture. De puissants

calorifères et des ventilateurs, renouvelant l'air, permettent de modifier, suivant les besoins, les influences atmosphériques. Dans la seconde salle, décorée des bustes de l'Empereur et de l'Impératrice, on a espacé des bancs à dossiers. Le hangar, supporté par d'élégantes colonnettes en fonte, et régnant de deux côtés de la cour, sur une largeur de 5^{m},50, abrite les enfants du soleil en été, de la pluie en hiver, et leur fournit les moyens de se livrer, en tout temps, à une gymnastique appropriée à leur âge. Dans le mur faisant face à l'entrée a été établie une fontaine à robinets multiples, à chacun desquels un gobelet est attaché par une chaîne, et où les enfants peuvent venir se désaltérer. Des deux côtés sont des armoires renfermant des essuie-mains. Un long casier, sur plusieurs rangs, espèce de *columbarium*, contient une armoire pour chaque enfant avec son n° d'inscription, armoire où il peut déposer une partie de ses vêtements et ses petites provisions. A la portée des enfants, le long du mur, un porte-manteau général avec patères et numéros pour suspendre les paletots, blouses, etc. A l'extrémité de ce hangar, près de la porte d'entrée, a été établi un fourneau ou coquerie servant à la préparation de la soupe que l'établissement distribue gratuitement l'hiver à ses jeunes hôtes. Le préau offrant une superficie de 1,290 mètres carrés et planté de maronniers, est décoré, au centre, de deux corbeilles, l'une de fleurs, l'autre de fruits, placées là comme pour apprendre, dès l'âge le plus tendre, qu'il ne faut pas toucher au *fruit défendu*. Les lieux d'aisance, où l'on se rend à couvert, sont complètement isolés des salles et de la maison d'habitation.

Des toits en saillie, des ouvertures en briques, des cheminées octogones donnent à l'ensemble de l'établissement un aspect à la fois pittoresque et élégant, en harmonie avec sa destination. Rien n'y manque. M. Riou Kerhalet (1), jeune

(1) Riou Kerhalet (Jean-Joseph-Auguste), ingénieur des ponts et chaussées, né à Brest le 8 septembre 1829, mort à Vernet-les-Bains

ingénieur, à qui une mort prématurée n'a pas permis de réaliser les espérances que faisaient concevoir son goût artistique et son initiative, en a fait, on peut le dire, un asile modèle où il a été pourvu à tout ce qui doit assurer le développement moral et physique de l'enfance. Cet établissement a été solennellement inauguré et bénit, le 16 juin 1860, par M. Mercier, archiprêtre et curé de Saint-Louis. Depuis, toute la partie plantée de grands arbres au fond de l'esplanade de l'ancien séminaire (surface de 1,500 mètres carrés environ) a, par ordre de M. le vice-amiral Pellion, été annexée à la salle d'asile, ainsi qu'un grand hangar appartenant autrefois au service des hôpitaux, hangar que l'on a séparé en deux appentis dont l'un est pourvu de couchettes pour les plus jeunes enfants.

L'asile est régi, quant à l'admission des enfants et à l'emploi de la dotation, par un comité de dames dont la présidente née est la femme du préfet maritime. Les dames qui le composent avec elle sont celles des chefs de service membres du conseil d'administration, auxquelles peuvent en être adjointes d'autres prêtant leur concours volontaire. Un chirurgien de la marine est affecté au service de l'asile. Le comité de gérance agit sous le contrôle du conseil d'administration du port en vertu d'un règlement arrêté par ce conseil.

---

§ 2. — LAZARET DE TRÉBÉRON.

(Voir p. 86.)

L'île de Trébéron est un rocher granitique, battu de tous les vents, situé à environ un myriamètre au S.-O. de Brest,

(Pyrénées-Orientales) le 29 avril 1861. Lors de la translation et de l'inhumation de ses restes, à Brest, le 11 mai suivant, M. Allanic, professeur au Lycée impérial, a prononcé sur sa tombe un discours qui a été inséré dans le journal l'*Océan* du 13 du même mois, et plus tard il lui a consacré une notice publiée dans le t. II du *Bulletin de la Société Académique de Brest*, dont M. Riou-Kerhalet était secrétaire.

les gardes sanitaires et la garnison furent construits, ainsi que plusieurs corps de bâtiments dans lesquels peuvent se répartir 25 lits d'officiers et environ 150 lits de matelots et soldats.

De grands travaux, exécutés par les soins de M. Riou Kerhalet, ont encore eu lieu de 1856 à 1858. On a refait entièrement les quatre salles destinées au matelots et soldats. Les trois premières, construites dans un même alignement, ont 80 mètres de longueur. Les façades, celle surtout du S.-O., ne présentaient que des crevasses à travers lesquelles pénétraient le vent et la pluie. L'abri offert aux malades leur devenait ainsi plus nuisible qu'utile. La toiture et les pièces de charpente ont, seules, pu être conservées. Les terres qui, tout le long de la façade N., étaient en contre-haut du niveau des planchers, ont été enlevées, et une tranchée, opérée sur toute la longueur de l'édifice, a entièrement dégagé le bâtiment de son excessive humidité. Des conduits en maçonnerie pour l'écoulement des eaux ont été établis partout où il a été nécessaire. Les salles d'officiers, complètement restaurées, peuvent, à tous égards, soutenir la comparaison avec celles des hôpitaux les mieux entretenus, et ce n'est pas peu dire, car on sait avec quelle sollicitude et quelle libéralité la marine pourvoit aux besoins de ceux que l'on y traite. Dans le cimetière, qu'on a nivelé, et d'où l'on a fait disparaître les arbres fruitiers, les légumes et autres végétaux cultivés par les gardiens, s'élève un hangar dont une partie sert de chapelle et l'autre de salle d'autopsie. Au milieu de ce même cimetière a été placée une grande croix en fer forgé, supportée par une belle base en granit de Laber, avec entablement de Kersanton. Des cyprès ont été plantés, des allées tracées ; en un mot, d'un lieu où quelques buttes de terre disséminées parmi des plantes potagères laissaient à peine soupçonner qu'elles recouvraient les restes de braves marins ou soldats, on a fait un champ de repos aussi décent que possible et n'éveillant, chez le visiteur, qu'un pieux respect pour les morts.

dieux et la surveillance beaucoup plus facile, la quantité d'eau qui serait recueillie lui paraissant d'ailleurs suffire pour abreuver tous les vaisseaux qu'on armerait. Le travail exécuté par suite de ce rapport eut pour conséquence de réduire de plus de moitié les premiers canaux, et l'abandon des 500 toises de l'ancienne conduite fut si complet, que la marine finit par en perdre le souvenir et que, quand elle entreprit, en 1839 et en 1848, les travaux dont nous parlerons plus loin, elle fut très étonnée de trouver les traces d'un canal au-delà du point que, depuis long-temps, elle regardait comme la limite extrême de sa prise d'eau.

Avant l'exécution de ces derniers travaux, il avait plus d'une fois été question de réparer l'aiguade. En effet, il existe aux archives de la direction des travaux hydrauliques un plan daté du 22 mars 1784, et intitulé : *Plan de l'anse des quatre fontaines dans la rade de Brest, côté de Léon, avec un projet pour la mettre à l'abri des vents d'O. et de S.-O.* On y voit aussi qu'un projet de M. Trouille, approuvé le 31 août 1808, reçut un commencement d'exécution ; mais les matériaux que l'on employa étant petits et de mauvaise qualité, la mer les enleva. Ce n'est guère qu'il y a 25 ans qu'on songea à faire une aiguade qui satisfît d'une manière large et durable à tous les besoins des vaisseaux sur rade. En 1837, de nouveaux projets furent présentés par M. Petot, ingénieur des ponts et chaussées, qui fit jauger les six sources possédées par la marine dans le vallon de Saint-Pierre, et indiqua les travaux à exécuter pour retenir les eaux, les recueillir dans des tranchées, les filtrer et les épurer avant leur introduction dans la cuvette de prise d'eau du réservoir qui serait construit sur la grève, et dont les abords seraient garantis par une jetée formant un abri pour les chaloupes et les citernes flottantes de la direction du port, en même temps qu'un moyen de leur distribuer l'eau qu'elles ont à porter à bord des navires de l'État. Les plans de M. Petot, successi-

devoir 7,000 livres à l'État, en 1744, demandèrent à se libérer en 14 ans ; à raison d'une annuité de 500 livres ; mais Maurepas ne voulut pas consentir à ce que cette annuité fût inférieure à 1,000 livres. Nous ignorons s'ils s'étaient entièrement acquittés lorsque l'ordre fut supprimé. On avait mis gratuitement à leur disposition les gabarres sur lesquelles on prit à Rouville, au bas de la rivière de Caen, les pierres qui sont entrées dans la construction de la chapelle. Il y a lieu de croire qu'elle était terminée lorsque Maurepas lui fit présent, le 10 août 1743, d'un tableau de l'*Assomption*, dû au pinceau de Boucher qui, s'il faut en croire Cambry (*Catalogue des objets échappés au vandalisme dans le Finistère*, p. 59), se serait prêté aux désirs du ministre en ne faisant de la Vierge qu'un accessoire, tandis que le personnage principal aurait été un ange dont la nudité et les formes étaient très accentuées. Pour ne point contrarier le ministre, qu'ils avaient intérêt à ménager, les RR. PP. se seraient résignés, non sans hésitation, à subir cette épigramme licencieuse, et à placer le tableau sur le maître-autel de la chapelle. Cambry ajoute que, quand on vendit les meubles des Jésuites, en 1762, un commissaire de la marine acheta le tableau, en couvrit le plafond d'un de ses appartements, et, par pudeur, fit mettre à l'ange une culotte de goudron.

Après la dispersion des Jésuites, la chapelle fut consacrée aux exercices du culte, et l'on y célébra plus particulièrement la messe pour les troupes de la marine jusqu'à ce qu'on en eut fait le lieu des séances du tribunal révolutionnaire. La redoutable inscription : *Justice du peuple*, qui fut alors gravée sur la façade, fut bien effacée après la terreur, mais si incomplètement qu'elle pouvait encore être lue, lorsqu'il y a une vingtaine d'années M. Gleizes, commissaire des hôpitaux, signala cette négligence. Ce funèbre souvenir fut alors entièrement martelé. L'administration de la marine, pour prévenir le retour de toute profanation et empêcher qu'on ne lui enlevât

de nouveau son église, se hâta, dès que le calme eût reparu, d'en faire un magasin des vivres pour l'hôpital. Elle conserva cette destination jusqu'en 1814. Les religieuses hospitalières ayant demandé au duc d'Angoulême, lors de son voyage à Brest, au mois de mai de cette année, qu'elle fût affectée au service religieux de l'hôpital, le ministre, sur le rapport de M. Trouille, décida qu'elle reprendrait son ancienne destination. Elle fut immédiatement restaurée, et l'on y plaça le beau groupe de marbre blanc dû au sculpteur flamand Scheemakers. Ce groupe, représentant la Sainte-Trinité, la Vierge et les Anges délivrant les âmes du purgatoire, provient de la citadelle d'Anvers, d'où il avait été tiré, en 1812, ainsi que la chapelle, aussi de marbre blanc, par les soins de M. Moras, commandant du vaisseau le *César*, du consentement du commandant de la forteresse, du général commandant de la division et du directeur général des fortifications, pour être placé, comme autel unique, à l'hôpital maritime de Saint-Bernard. Un procès-verbal dressé par ces diverses autorités constata que le don et la translation de ce monument avaient eu lieu en reconnaissance des soins donnés par les religieuses de cet hôpital aux marins de la flottille de l'Escaut. Lors de l'abandon de l'hôpital de Saint-Bernard, par suite de l'évacuation d'Anvers, le même sentiment porta M. Moras à demander au sous-intendant militaire de la place que ces objets fussent laissés aux religieuses. Ce vœu ayant été accueilli, le groupe et la chapelle, malheureusement déplacés avec précipitation par des hommes peu exercés, furent apportés à Brest sur le vaisseau l'*Hector*, commandé par M. Moras, qui les remit à la disposition des dames de la Sagesse.

L'extérieur de la chapelle n'a rien de bien remarquable. La façade est imitée de celle du noviciat des Jésuites, de la rue du Pot-de-Fer à Paris. Elle est en pierres blanches, d'un grain fin et d'un assez fort appareil, à partir du socle, lequel est en granit du pays. A l'intérieur, l'architecture est d'un effet

plus agréable. C'est, sous le rapport de l'art, ce que Brest possède de mieux en édifices religieux. Les plus grandes dimensions de la chapelle, prises intérieurement, sont de 33^{m},40 de longueur et 13^{m},24 de largeur. La nef avec ses bas-côtés occupe les cinq septièmes de la superficie. Le surplus est consacré au sanctuaire et au chœur. Cette nef comprend, de chaque côté, cinq arcades qui étaient destinées à former autant de chapelles particulières. Elle a près de 9 mètres de largeur sur 14^{m},13 de hauteur sous la clef de voûte exécutée en plein-cintre, et prenant naissance sur des piliers d'ordre dorique. A l'extrémité de cette nef est un rond-point, percé de trois arcades d'une architecture semblable à celle des précédents. Il est totalement rempli par le sanctuaire au centre duquel est l'autel. Derrière est le chœur. Au niveau de l'entablement et de plain-pied avec le premier étage d'une des ailes de l'ancien séminaire, sont des tribunes qu'occupe pendant la messe du dimanche la musique des équipages de ligne. Les tribunes des bas-côtés servaient aux malades lorsque l'ancien séminaire avait été transformé en hôpital. Une dernière tribune, placée au-dessus du porche de la chapelle, dans toute sa largeur, est réservée aux femmes des officiers de la marine et aux autres dames munies, comme elles, de permissions spéciales. Elle peut contenir 80 personnes, et les autres tribunes, la nef, les bas-côtés et le sanctuaire, environ 1,200, dont les deux tiers assises.

---

§ 5. — LE MAGASIN GÉNÉRAL.

(Voir p. 100.)

Ce vaste édifice, construit sur l'emplacement de celui qui avait été incendié le 30 janvier 1744, tirait son nom de ce qu'on y centralisait le dépôt des approvisionnements de toute espèce dont la marine fait usage. Son nom primitif a perdu

de son exactitude rigoureuse depuis que les services spéciaux du port ont chacun leurs magasins particuliers, dont l'établissement a permis d'introduire un ordre remarquable dans le classement des matières dont le magasin général reste le dépositaire. Cet édifice, d'une architecture sévère et imposante, est terminé à ses extrémités par deux pavillons dont l'un, celui du sud, renferme les bureaux de la direction du port et ceux de M. l'inspecteur en chef de la marine. Dans le pavillon du nord sont tous les bureaux du détail des approvisionnements, de l'inspecteur de ce détail et du garde-magasin-général. Le pavillon central forme un vaste vestibule, fermé au moyen d'une grille en fer, décoré de pilastres et couronné d'un fronton circulaire où sont sculptés des trophées et des emblèmes maritimes.

Derrière cet édifice est une cour de forme irrégulière, présentant une surface de 6,600 mètres carrés, obtenus au moyen d'environ 100,000 mètres de déblais excavés dans le roc vif. Ce travail, commencé en 1786, suspendu pendant la révolution, repris dans les premières années de ce temps et terminé en 1811, avait pour but non-seulement d'isoler le magasin général du rocher auquel il était adossé, ce qui le rendait insalubre, mais encore de se procurer, aux abords de cet édifice, un espace qui eût permis d'établir des magasins propres à recevoir les matières combustibles. M. Trouille avait proposé d'y construire, sur un plan semi-circulaire, une suite de magasins en forme de casemates où eussent été renfermées les matières inflammables et métalliques. Un autre plan, conçu et exécuté en 1857 par M. Riou-Kerhalet, a eu pour résultat la construction de trois hangars où se déposent, jusqu'à ce qu'elles aient été admises en recette, diverses marchandises, celles surtout qui, exposées auparavant à l'action de la pluie ou du soleil, périclitaient au préjudice de ceux qui les fournissaient.

---

§ 6. — CORDERIES.

(Voir p. 101.)

La corderie de 1747, longue d'environ 400 mètres, comme celle de 1686, s'appelle corderie haute, par opposition à la précédente, située en contre-bas, et désignée, par cette raison, sous le nom de corderie basse. L'une et l'autre se composent d'un rez-de-chaussée, d'un étage et de greniers. Leurs façades, parallèles aux quais, sont exposées à l'ouest. Avant l'introduction des câbles-chaînes dans la marine, on y employait de 1,000 à 1,200 ouvriers. Depuis, les travaux ayant considérablement diminué, le rez-de-chaussée et des parties de l'étage et des greniers de la corderie basse ont été convertis en magasins. Enfin, l'emploi de machines mues par la vapeur permet de ne conserver aujourd'hui que la corderie haute, avec un personnel, en temps ordinaire, de 250 ouvriers, occupés à la préparation du chanvre et à sa transformation en fils, puis en cordages. La préparation du chanvre se fait à bras, parce qu'on n'a pas encore trouvé de peigneurs mécaniques qui l'aient convenablement ouvert.

Le filage se fait, soit à la main, soit mécaniquement. Pour le premier mode, on se sert de roues dont la première met en mouvement, au moyen d'une courroie, quatorze petites molettes à crochets placées sur un bâtis en forme de croissant. Le fileur, après avoir disposé autour de sa ceinture une certaine quantité de chanvre, en accroche une mèche à l'une des molettes dont le mouvement de rotation se transmet au chanvre qui devient fil. L'ouvrier s'éloigne de la roue en laissant glisser dans sa main la quantité de chanvre qui, tordue, doit déterminer la grosseur du brin. Le rapport entre la vitesse de translation du fileur et celle de rotation de la

molette règle le degré de torsion du fil. La vitesse moyenne du fileur en premier brin, à Brest, est de 11 mètres par minute.

La filerie mécanique se compose de trois systèmes de fileuses : quatre de Bergues (dites Ruyleuses) ; quatre de M. Chédeville, directeur des constructions navales à Brest, et deux de M. Decoster, soit d'un appareil de 94 broches dont chacune fabrique, en moyenne, 3 kilogrammes de fil par heure. Il y a en outre trois métiers à préparer.

Le filage mécanique comprend deux opérations : la préparation du chanvre en ruban continu et la transformation de ce ruban en fil par sa torsion. Pour la préparation, on se sert d'une machine appelée *étaleuse*, composée de deux paires de cylindres superposés, dont l'une, d'une vitesse bien moindre que l'autre, s'appelle cylindre fournisseur, et celle-ci, cylindre étaleur. Entre ces deux paires de cylindres est disposée une série de peignes sans fin, sur lesquels l'ouvrier *étaleur* étend successivement des poignées de chanvre se doublant les unes sur les autres, et qui, engagées entre les deux parties du cylindre fournisseur, sont prises et conduites par elles entre celles du cylindre étireur, où il se débite 15 mètres de ruban par mètre sorti du cylindre fournisseur. Pour augmenter la régularité de ce ruban, on forme un faisceau de rubans, et cette régularité s'obtient d'autant mieux qu'il y a plus de doublages. Après l'étirage, ce ruban ne présente plus, tordu, que la section du fil pour la dimension duquel il a été préparé.

Toute fileuse a pour principaux organes : une broche à ailette ou à cylindre, animée d'un mouvement de rotation qui a pour effet de tordre le ruban ; une bobine, dans le fuseau de laquelle passe la tige de la broche, de manière à la laisser tourner librement sur elle-même ; un frein lié par des tenons à la bobine dont il modère les mouvements, en même temps qu'il régularise la tension du fil.

Le chantier du petit commettage, servant à la fabrication des menus cordages est mû par la vapeur dont l'application procure une économie de 500 p. 0/0 sur l'ancien procédé.

Le grand commettage comprend deux chantiers composés chacun d'un chariot fixe. Le chariot mobile, établi d'après le même principe que celui de M. Hubert, a douze crochets, et peut tirer à la fois douze torons d'égale dimension. Il se manœuvre facilement à l'aide d'une corde sans fin parcourant l'atelier dans toute sa longueur. Ce chariot obvie à ces fréquents changements d'outils qui, jadis, augmentaient considérablement le prix de la main-d'œuvre.

Le chariot fixe, entièrement en fonte, dispose de quinze crochets, dont douze pour cordages en 4 ou en 3 torons de dimensions ordinaires, et trois pour les câbles ou grelins de fortes dimensions.

La tension des cordages, pendant qu'on les confectionne, est appréciée au moyen d'une balance à bascule, de telle sorte qu'on obtient, dans la confection de la pièce, une régularité presque parfaite.

Le bobinage mécanique, mené par six hommes seulement, suffit et au-delà aux besoins du service, puisque, par journée moyenne, il peut bobiner 3,500 kilogrammes de fil de caret.

L'atelier de la corderie possède une machine fort ingénieuse de l'invention de M. Reech, aujourd'hui directeur de l'école d'application du génie maritime à Paris. Cette machine dont le mouvement imite celui d'une main d'homme ou de femme qui tresserait une corde, attire justement, par l'élégance et la simplicité de son mécanisme l'attention des curieux.

Il faut avoir vu fonctionner, d'après les anciennes méthodes, les ateliers de la corderie, pour se faire une idée des avantages qu'on retire, surtout en ce qui concerne le commettage, de l'application des procédés mécaniques.

§ 7. — BAGNE.

(Voir p. 106.)

Ce vaste établissement, autrefois l'objet de l'avide curiosité des touristes, n'a plus d'importance depuis sa conversion en magasins, par suite de la transportation des forçats à Cayenne. Aussi nous bornerons-nous à renvoyer, en ce qui le concerne, à ce qu'en a dit Choquet de Lindu lui-même dans sa *Description du bagne pour loger à terre les galériens ou forçats de l'arcenal de Brest, projetté, bâti, dessiné et gravé par M. Choquet de Lindu, ingénieur ordinaire de la marine.* Brest, Romain Malassis, 1759, grand in-f°. (Pl.)

---

§ 8. — ACADÉMIE ET BIBLIOTHÈQUE DE LA MARINE.

(Voir p. 108.)

Les premiers fondements de l'Académie furent posés par M. le vicomte Bigot de Morogues qui provoqua plusieurs officiers de vaisseau à des conférences où se discutaient des problèmes concernant l'astronomie, l'hydrographie, la construction navale, etc. Le nombre, d'abord restreint, de ceux qui prirent part à ces conférences s'accrut insensiblement, et, en 1749, les réunions étaient devenues assez compactes pour qu'on entrevît la possibilité d'en tirer un parti avantageux à la marine en leur assignant un caractère officiel et permanent. Encouragé par l'assentiment général, M. de Morogues s'arrêta à l'idée de créer une société qui s'occupât spécialement de l'étude et de l'extension des sciences nautiques. Une circonstance favorisa la réalisation de ce projet. M. de Rouillé, ministre de la marine, vint à Brest en 1750. Déjà

les travaux de Morogues et de ses collaborateurs avaient eu un retentissement qui avait appelé son attention. Cet homme d'État recherchait toutes les occasions de favoriser les progrès des sciences ; il ne pouvait donc voir avec indifférence une association dont le but s'harmonisait si bien avec ses propres désirs et les intérêts de son administration. Il ne se borna pas à donner à l'Académie naissante des encouragements de paroles. Il chargea MM. Pallu, Pellerin, Godin et Duhamel de Monceau d'assister en son nom à une de ses séances hebdomadaires. Ce ne fut néanmoins que le 30 juillet 1752 qu'il autorisa la constitution de l'Académie de la marine. Morogues, qui en devait naturellement être et en fut le premier directeur, prononça, le 31 août 1752, jour de son inauguration, un discours que l'on peut considérer comme le programme des travaux qu'elle devait exécuter, et où, après avoir démontré la nécessité de faire marcher de front l'étude de la théorie et les applications de la pratique, il s'exprimait ainsi : « Déjà nous pouvons espérer que des savants du premier ordre ne seront point les seuls à travailler pour notre utilité, les uns en figurant le globe que nous parcourons, les autres en cherchant de nouvelles méthodes de trouver les longitudes, plusieurs en perfectionnant les instruments dont nous nous servons, quelques-uns en décrivant les courbes qui modèlent nos vaisseaux, en appréciant et calculant les forces qui font leur stabilité ou qui déterminent leurs mouvements, d'autres encore en tentant les moyens précieux de conserver la santé des équipages. Toutes ces parties seront l'objet de nos recherches, sans en exclure la liberté et l'avantage de recueillir les richesses de tout genre que l'histoire naturelle nous offre sur les côtes étrangères, et, particulièrement, sans laisser à d'autres le soin de rassembler les fastes d'un corps dans lequel nous avons l'honneur de servir, qui a fait une grande partie de la gloire du règne précédent, et qui nous donne, dans des

généraux habiles et dans des capitaines expérimentés, des exemples d'une vertu mâle et de cette bravoure réfléchie qui fait les grands succès, etc. »

Infatigable au travail, Morogues imprima aux travaux de l'Académie une direction qui eut pour résultat la prompte réalisation de son programme. Les membres les plus éminents de l'Académie des sciences de Paris et les savants étrangers du premier ordre ne tardèrent pas à briguer l'honneur de devenir ses correspondants. Toutefois, la guerre de sept ans faillit lui être fatale. Ses membres ayant alors été dispersés et décimés, elle se trouva réduite à ne produire de travaux qu'à de longs intervalles, et il en fut ainsi jusqu'en 1769. M. le comte de Roquefeuil, commandant de la marine, en obtint alors la reconstitution avec le titre d'*Académie royale de la marine*. Son organisation primitive ayant été fortifiée par le règlement du 24 avril 1769, substitué à celui du 30 juillet 1752, elle prit un essor qui eut assez d'éclat pour que l'Académie des sciences prît, le 17 février 1771, sur la proposition de M. le duc de Praslin, ministre de la marine, une délibération approuvée par le Roi, et portant qu'elle agréait l'association des deux compagnies, sous la condition que chaque membre de l'une ou de l'autre ne pourrait prendre d'autre titre que celui de l'Académie qui l'aurait reçu, de sorte que le titre simultané de membre des deux Académies ne pouvait appartenir qu'à celui qui aurait été l'objet de deux nominations distinctes. Cette association conférait aux officiers, membres de l'Académie royale de la marine, le droit de séance à celle des sciences lorsqu'ils viendraient à Paris, et, en leur absence, à deux officiers nominativement désignés par la première, sans que, néanmoins, ce droit pût s'étendre aux autres officiers résidant à Paris. Une sorte d'émulation s'établit entre les deux compagnies. L'ardeur avec laquelle l'Académie royale de la marine poursuivit pendant les vingt-quatre années suivantes la réalisation de son programme, eut

pour résultat l'accomplissement de travaux considérables dont le plus important était une encyclopédie de la marine qui devait embrasser, sous forme de dictionnaire, toutes les branches si diverses des sciences nautiques. Largement traités, les mots qui l'auraient composé formaient, en grande partie, des mémoires ou dissertations d'une certaine étendue, de telle sorte que ce dictionnaire, dont les éléments étaient, pour la plupart, rassemblés, quand l'Académie cessa ses travaux au mois de septembre 1790, aurait à lui seul formé plusieurs volumes. L'astronomie nautique, l'hydrographie, la physique, l'histoire naturelle, l'hygiène navale, les mathématiques pures et appliquées, les voyages, l'histoire de la marine, avaient aussi provoqué des travaux dont la publication, projetée, devait faire suite à celle du volume qui a paru sous le titre de : *Mémoire de l'Académie royale de marine*, t. Ier (pl.), Brest, R. Malassis, 1773, in-4°. Les manuscrits de ces travaux ont en partie disparu pendant la révolution. Si les originaux de beaucoup d'entre eux ne se retrouvent plus, le sentiment pénible qu'éveille leur perte est du moins atténué, grâce à la prévoyante transcription que cette compagnie en a fait exécuter, transcription qui n'embrasse pas moins de vingt volumes in-f°, dont onze contiennent les mémoires des membres résidants, quatre, ceux des membres correspondants, et cinq, une correspondance, souvent scientifique, qui est le complément utile des mémoires.

L'Académie ne s'était pas bornée à ces travaux spéculatifs. Elle s'était livrée à des observations astronomiques, à celles des marées, et avait été chargée, par le ministre, de la direction de l'atelier des boussoles ainsi que de la salle des modèles. Dès ses débuts, elle s'était occupée de la formation d'une bibliothèque dont elle accorda l'entrée au public, et qui, en 1793, se composait d'environ 6,000 volumes, devenus le noyau de la bibliothèque du port. Depuis cette époque jusqu'en 1835, elle ne s'était guère accrue que d'un millier de

volumes. Une impulsion féconde, malheureusement ralentie dans ces derniers temps, a eu pour conséquence de la doter, à partir de 1835, de 13,000 volumes, de sorte qu'elle en contient aujourd'hui environ 20,000, traitant le plus généralement des sciences mathématiques et de leurs applications à la marine et à l'industrie. De grandes améliorations ont été apportées en 1859 et en 1860 à cet établissement que M. le vice-amiral Pellion, préfet maritime, et M. Dehargne, directeur des travaux maritimes, se sont attachés, à l'envi l'un de l'autre, à rendre digne de la marine. La principale a été la suppression de l'entrée par le port, entrée remplacée par celle qui met la bibliothèque en communication avec la Grand'Rue et en facilite ainsi l'accès.

---

§ 9. — ANSE KERHUON.

VIADUC, CHEMIN DE FER, ETC.

(Voir p. 108.)

La marine tient presque constamment en réserve à Kerhuon pour une valeur de dix millions de bois de mâture et de charpente. Le dépôt primitif s'augmenta peu à peu, et la bonne conservation des bois, due au mélange, dans des proportions convenables, des eaux douces et des eaux salées, fit songer à assurer de plus en plus les avantages qu'on retirait de l'anse. On entreprit, dans ce but, en 1786, d'en barrer l'entrée par une digue dans laquelle on pratiqua une écluse simple à porte d'èbe pour la retenue des eaux et le passage des bois. Cet ouvrage fut terminé au mois de janvier 1787, et le 4 février suivant, on ferma, pour la première fois, les portes de l'écluse. Les avantages de cette clôture ne furent point tels qu'on l'avait espéré. Les portes d'èbe furent bientôt détruites, et la digue donna passage, peu après sa construc-

tion, à d'énormes filtrations qui causèrent des dommages aux riverains, notamment à M. de Kerléan, l'un des propriétaires de la terre de Kerhuon. Les indemnités qu'il fallut payer, bien que très peu élevées, déterminèrent la marine à faire l'acquisition de l'anse et de ses dépendances. Par l'acte du 11 octobre 1787, au rapport de Le Lay, notaire à Brest, M. de Kerléan lui vendit l'anse contenant environ trente-trois hectares sous l'eau du bassin, le droit de pêche et des portions de champs pour créer de nouveaux chemins de servitude en remplacement de ceux qui avaient été submergés. Une transaction passée, le 6 novembre 1819, devant Le Gléau, notaire à Brest, avec les héritiers Malassis, propriétaires de Kerhuon, et de nouvelles acquisitions de terrains par la marine, en 1855 et 1856, lui ont fourni les moyens de donner à son établissement tous les développements qu'il exige et d'y assurer la régularité du service.

Pendant quelques années, après l'acquisition de 1787, on travailla à rendre la digue étanche, mais on ne put y réussir. Tel était l'état des choses, lorsqu'en 1817 M. Trotté de la Roche fut chargé d'étudier un projet d'écluse à sas sur des dimensions assez grandes pour donner passage à des bâtiments d'un fort tonnage, et son projet, auquel il avait joint des observations par suite desquelles il fut modifié par le ministre, se combina, en 1829 seulement, avec les plans que dressa, à cette époque, M. l'ingénieur Méquet.

En attendant leur exécution, l'état de la digue s'aggravait. Restée depuis trente-trois ans dans un abandon absolu, elle laissait échapper, en 1820, une tranche d'eau de $0^m,10$ d'épaisseur en 24 heures, la retenue étant faite à $1^m,12$ de l'échelle dont le zéro est placé au niveau du busc de la nouvelle écluse. Un travail économique, entrepris dans le but d'arrêter les infiltrations, ne réussit qu'imparfaitement. Les infiltrations continuèrent, d'abord en petite quantité, mais bientôt avec la même abondance qu'auparavant.

En 1829, époque où il y avait dans l'anse une quantité de bois dont la valeur excédait quatorze millions, il fut constaté que ces bois étaient attaqués par les vers, et qu'il y avait un danger imminent de voir un si fort capital anéanti dans un laps de temps plus ou moins rapproché. Le seul moyen de le conjurer était de faire une digue imperméable qui empêchât la mer d'entrer dans l'anse et y retînt toutes les eaux des ruisseaux affluents, de manière à immerger complètement les bois pendant trois ou quatre mois de l'année au moins. M. Méquet se livra, à cet effet, à une étude approfondie des lieux. Le projet d'un barrage étanche exigeant une parfaite connaissance du terrain sur lequel la digue était assise, il fit des sondages multipliés pour bien reconnaître la configuration et la nature du terrain à l'entrée de l'anse. Ces sondages, longs et pénibles, lui firent acquérir la certitude que le rocher, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'anse, était recouvert d'une couche de schiste décomposé, avec cette différence qu'à l'extérieur il existait un banc de gravier entre la couche de schiste et la vase. Cette opération préalable terminée, M. Méquet dressa ses plans qui, modifiés dans quelques parties, par M. Trotté de la Roche, commencèrent à recevoir leur exécution en 1829. Après qu'on eut dragué l'anse, on s'occupa de la fondation de la digue. On battit 96 pieux jointifs, laissant entre eux 95 intervalles dont chacun était rempli par 5 palplanches, et l'on coula un massif en bitume reposant immédiatement sur la couche de schiste décomposé. Quand on eut triomphé des difficultés que présenta cette fondation, on fit le corps même de la digue qui s'élève de 6 mètres depuis les basses eaux jusqu'au niveau de la banquette des écluses. En 1839, les travaux furent achevés, et le but qu'on s'était proposé fut complètement atteint. Pendant l'hiver de cette année, la nouvelle digue fut promptement étanche, et toute l'anse remplie d'eau douce qui détruisit les vers marins et produisit la végétation de plantes aquatiques.

La grande superficie que présente l'anse de Kerhuon, la profondeur d'eau considérable que l'on pourrait y obtenir, en faisant des dragages faciles, et l'interception, à volonté, des communications entre elle et la rade, qui existe déjà, ont fait naître, dans l'esprit de quelques personnes, l'idée de transformer cette anse en un vaste bassin à flot, et de créer à Kerhuon un port de commerce (1).

(1) Le promoteur de cette idée, dont il poursuit la réalisation avec une persistance qui dépose de l'intensité de ses convictions, est M. O. Leroy de Keraniou, capitaine au long-cours, qui l'a développée sous toutes ses faces, dans divers écrits, notamment dans les suivants : *Avenir du commerce et des ports français. — Paquebots transatlantiques.* Paris, Le Doyen, 1857, in-8°. — *Principaux inconvénients que présente la plage de Porstrein pour la création d'un grand port de commerce. Principaux avantages que présente l'anse de Kerhuon, etc., avec un plan du projet présenté par le capitaine Leroy de Keraniou à S. M. l'Empereur Napoléon III à son arrivée à Brest le* 9 *août* 1858. Paris, Ch. Jouaust, 1859, in-8°. —*Protestation contre le projet de loi portant approbation des stipulations financières contenues dans une convention passée entre le Ministre des finances, la compagnie générale maritime et la société du crédit mobilier, pour l'exploitation du service postal entre la France, les États-Unis et les Antilles.* Paris, Le Doyen, mai-juin 1861, 68 p. in-8°.— *Avenir de l'administration des postes en France et en Espagne. Correspondances intercontinentales.* Paris, Guillaumin et Ce, 1863, in-8°, *avec une carte des lignes de navigation à vapeur à établir entre les deux continents, projet présenté à S. M. Napoléon III, Empereur des Français, le* 19 *mars* 1857. — *Avenir de la Bretagne et de l'Empire français,* in-f° autogr.

Dans ces divers écrits, M. Leroy de Kéraniou s'est attaché à concilier les intérêts généraux du pays avec les intérêts spéciaux de la population commerçante de Brest. Pour lui, les chemins de fer doivent amener le développement du port renfermant tous les éléments générateurs de la puissance commerciale, maritime et industrielle d'Amsterdam, Londres, Liverpool, etc. Partant de ces considérations, dès le jour où il est entré en lice avec les influences des ports du Havre, Nantes et Bordeaux, au sujet de l'attache des paquebots transatlantiques, et avec les intérêts particuliers de la ville de Brest quant à l'emplacement de la nouvelle métropole du commerce intercontinental à créer, il a

Dans l'étude du passage de l'anse par le chemin de fer, il a été tenu compte de sa destination actuelle, des projets d'avenir auxquels elle a donné lieu, enfin de la nature de son fond.

PASSAGE DE L'ANSE. — Afin de ne point gêner le service des bois de la marine, on a laissé entre le chemin de fer et la mer un espace suffisant pour maintenir la possibilité de créer un vaste bassin à flot, et l'on a évité de tomber dans des épaisseurs de vase qui auraient rendu extrêmement difficiles

immédiatement fait la part des deux grands intérêts qu'il avait à concilier. Laissant à la marine militaire et à la France toute facilité pour développer dans l'avenir un arsenal qui a déjà absorbé plusieurs centaines de millions, il donne, d'un autre côté, à l'Europe, le plus beau port de commerce qu'il soit possible d'établir sur les côtes de France. Dans sa pensée, le port de Porstrein ne peut être qu'une annexe du port de guerre et un auxiliaire de celui de Kerhuon. Cet auxiliaire devrait servir à l'embarquement des correspondances et des voyageurs, ainsi qu'aux mouvements de cabotage à voiles et à vapeur qu'entraînera l'approvisionnement de la ville et de l'arsenal, mouvements qui seraient considérablement augmentés par ceux qui seront la conséquence de la bifurcation, à Kerhuon, des voies ferrées continentales et des grandes lignes de la navigation transatlantique. En résumé, dans sa conviction, la rade de Brest est providentiellement et de toute nécessité, appelée à contenir tout à la fois et le premier port de guerre de l'Europe et le premier entrepôt de commerce intercontinental, pour peu que les Amériques, notamment les États-Unis, reprennent leur mouvement ascensionnel. Aussi, constamment préoccupé du désir d'augmenter la puissance militaire de l'arsenal à l'abri duquel il voudrait qu'on plaçât toutes les richesses commerciales, industrielles et maritimes de la France, l'auteur a-t-il en vue d'empêcher d'amoindrir, par le mélange de l'élément militaire et de l'élément commercial, deux forces vives qui se développeraient merveilleusement à portée de canon l'une de l'autre, tandis que, trop rapprochées, elles se nuiraient réciproquement. Tel est le programme grandiose de M. Leroy de Kéraniou, fidèlement résumé de ses divers écrits. Il est inconciliable, on le voit, avec la pensée de changer les conditions actuelles de Brest pour en faire une ville tout à la fois commerçante et militaire.

et dispendieux les travaux du chemin de fer. On a satisfait convenablement à ces conditions en faisant passer le chemin aux 2/3 de la longueur de l'anse, comptés à partir de la rade. La partie de l'anse qui reste de l'autre côté du chemin de fer est étroite et n'a qu'une faible superficie. Elle a, du reste, conservé des communications faciles avec le reste de l'anse.

VIADUC. — Un viaduc de 200m,60 de long donne passage au chemin de fer. Il est composé de onze arches de 14 mètres d'ouverture chacune aux naissances des voûtes. Ces voûtes reposent sur deux culées et dix piles. Des contreforts sont établis en saillie sur les parements des culées et des piles. Leurs parements présentent des fruits, ainsi que les parements des piles et des culées, et cette disposition donne un grand caractère de force à l'ouvrage. Au niveau de la voie, sur les saillies des contreforts, sont établis des garages pour les ouvriers du chemin de fer. L'ouvrage est couronné par une corniche composée de modillons et d'une plinthe surmontée par un parapet. Le dessus du parapet est situé à 32m,32 au-dessus du niveau des eaux moyennes dans l'anse. Les fondations ont été descendues à travers la couche de vase jusque sur la roche schisteuse existant au-dessous de la couche de vase formant le sol de l'anse. Elles atteignent, pour certaines piles, une profondeur de 0m,44 au-dessous du niveau des eaux moyennes. Par suite, la hauteur du parapet au-dessus de la fondation de la pile la plus profonde est de 41m,76. L'établissement des fondations a donné lieu à des travaux qui ont présenté des difficultés exceptionnelles. Les vases, à l'emplacement des huit piles situées dans l'anse, ont été enlevées jusqu'au rocher, à l'intérieur de batardeaux construits autour de chaque pile, et les maçonneries ont été posées à sec sur le rocher dérasé bien horizontalement. Les maçonneries des fondations situées au-dessous du niveau des plus hautes mers sont exécutées avec des moëllons bruts de gneiss et du mortier de ciment de Portland. Au-dessus des

fondations, les parements des maçonneries sont formés avec des matériaux de granit employés par assises parfaitement régulières. Dans les maçonneries intérieures, il n'entre que des moëllons bruts de gneiss. Le mortier employé dans les parties élevées au-dessus des plus hautes mers est composé de chaux hydraulique et de sable de mer.

Le cube général des maçonneries de ce viaduc n'est pas inférieur à 23,000 mètres.

STATION DE KERHUON. — Immédiatement à la suite de ce viaduc s'étend la station de Kerhuon, destinée à desservir les communes de Guipavas et de Plougastel, et à servir de lieu de déchargement pour les bois qui seront amenés de l'intérieur de la France par le chemin de fer, afin d'être conservés en approvisionnement dans l'anse. Cette station présente, à ce dernier point de vue, un sérieux intérêt. La situation qu'elle occupe, à proximité de Brest, est de nature à lui faire acquérir en outre une importance notable. Son existence peut déterminer la création de nombreuses maisons de campagne autour de Kerhuon, et, par suite, un mouvement de banlieue considérable dans cette station. A un autre point de vue, — la transformation éventuelle de l'anse en un grand port de commerce, — cette station présenterait un intérêt encore plus sérieux.

La plate-forme a une longueur de 440 mètres et une largeur moyenne de 60^{m},90. La superficie est de 2 hectares 66 ares. Elle comprend un bâtiment pour voyageurs, dans lequel seront logés les employés de l'exploitation, et un quai à marchandises découvert.

Elle est reliée avec le chemin vicinal de Brest à l'anse Saint-Nicolas, par une voie d'accès de 8 mètres de largeur, qui aboutit dans le village de Kerhuon. Elle sera mise en communication avec Guipavas et le passage de Plougastel par une route départementale, en voie d'exécution, qui part de Guipavas pour aller au passage en traversant le village de Kerhuon.

BIFURCATION DE LA LIGNE EN DEUX BRANCHES. — Entre Kerhuon et Brest, au lieu appelé le Rody, la ligne de fer se bifurque en deux branches. L'une s'élève et vient aboutir à la gare de Brest qui s'étend devant les glacis de la place. L'autre descend vers le port de commerce avec le terre-plein duquel elle se raccorde.

Il a été ménagé, à la bifurcation, une vaste plate-forme de 630 mètres de longueur sur 35 mètres de largeur moyenne, destinée à recevoir des voies de garages sur lesquelles pourront être effectuées les compositions et les décompositions de trains que nécessitera l'existence des deux branches. Elle pourrait, dans l'avenir, recevoir l'installation d'une station de banlieue, si, comme il est probable, l'augmentation de la population dans son voisinage en démontrait la nécessité.

BRANCHE ALLANT DIRECTEMENT A BREST. — Cette branche a, depuis la bifurcation jusqu'à Brest, une longueur de 4,500 mètres. Elle est ouverte dans les coteaux qui bordent la rade, et offrira ainsi aux voyageurs la continuation du splendide spectacle qui aura commencé pour eux avant leur arrivée à Landerneau. Elle coupe, avant de déboucher sur le plateau de la gare, le contrefort du Moulin-à-Vent. La tranchée, qui lui donne passage à travers ce contrefort, a, dans une certaine partie, 20 mètres de profondeur, une longueur totale de 600 mètres, et elle a donné 145,000 mètres cubes de déblais.

En sortant de cette tranchée, la ligne de fer traverse la vallée du gaz sur un remblai dont la hauteur atteint 24^{m},11. Sous ce remblai a été construit un passage de 8 mètres de largeur entre culées et de 46^{m},80 de longueur, pour faire communiquer l'extrémité du port de commerce avec le faubourg de Paris.

GARE DE BREST. — La plate-forme de la gare de Brest commence au milieu de ce remblai. Elle a une longueur de 750 mètres sur une largeur moyenne de 99^{m},33 et une superficie de 7 hectares 45 ares. Elle est située à 43^{m},30 au-dessus

du niveau moyen de la mer sur les coteaux qui bordent la rade. Elle correspond à la hauteur moyenne de la ville de Brest. L'emplacement qu'elle occupe était, avant l'exécution des travaux, très accidenté, et son nivellement a donné lieu à un mouvement de déblais dont le cube a atteint 325,000 mètres. Elle est établie, partie en déblais, partie en remblais. Cette dernière se trouve du côté de la mer, et cette disposition laisse la vue s'étendre sur toute la magnifique rade de Brest. L'entrée du goulet est elle-même parfaitement visible. On découvre ainsi un admirable panorama de tous les points de cette gare, placée dans une situation sans rivale. D'importantes constructions s'élèveront sur cette gare, et l'on y posera de nombreuses voies de garages pouvant atteindre 5 kilomètres de développement.

Les constructions se composeront d'un bâtiment pour voyageurs, avec une grande halle couverte et quais couverts ou découverts, d'un hangar, d'un quai découvert pour marchandises, d'un dépôt pour locomotives et d'ateliers pour réparations.

Le bâtiment pour voyageurs sera formé d'une façade de 52 mètres de longueur, établie normalement à l'axe de l'avenue de la gare et de deux ailes parallèles à l'axe de cette gare. L'aile, du côté de la mer, aura 16 mètres de longueur sur 8 mètres de largeur, et l'autre 50 mètres de long sur 8 mètres de large. Dans la façade se trouveront la salle des Pas-Perdus, qui aura 28 mètres de long sur 11 de large, et les bureaux de distribution des billets et d'enregistrement des bagages. Au premier étage de chacun des pavillons d'angle de la façade seront logés les employés de la gare. L'aile droite renfermera les salles d'attente pour le départ et tous les bureaux du service. L'aile gauche ne contiendra que la salle d'attente des bagages à l'arrivée. La grande halle couverte, sous laquelle stationneront les trains de voyageurs, au départ et à l'arrivée, partira de la face intérieure de la façade,

règnera entre les deux ailes, et s'étendra jusqu'à 90 mètres de la façade. Elle aura 28 mètres de largeur et comprendra quatre voies et deux quais à voyageurs de 5 mètres de largeur. Ces quais se prolongeront à 50 mètres au-delà de la halle couverte. Ils auront, en total, 140 mètres de long dont 90 mètres couverts par la grande halle et 50 mètres découverts. Le hangar à marchandises aura 102 mètres de long sur 21 mètres de large, et le quai découvert, à la suite, 100 mètres de longueur sur 18 mètres de largeur.

VOIES D'ACCÈS DE LA GARE. — La gare est reliée à la ville et au port de commerce par de larges voies d'accès. D'une cour ménagée devant la gare part, suivant l'axe de cette dernière, son avenue formée d'une chaussée de 14 mètres de largeur, bordée de larges trottoirs. Elle se bifurque à 100 mètres de son point de départ, suivant les deux voies qui la mettent en communication, d'un côté avec la ville, de l'autre avec le port de commerce.

La voie qui conduit à la ville aboutit à la route impériale n° 12 de Paris à Brest, devant la porte de Paris. Elle a une chaussée de $11^m,60$ de largeur et de larges trottoirs. Elle a été tracée de manière à passer entre deux belles lignes d'arbres existant entre la place du Roi de Rome et les glacis de la place. Sa longueur est de 400 mètres.

La voie qui mène au port descend, suivant une belle rampe qui se développe au flanc des remparts de Brest. Sur la plus grande partie de son parcours, elle est soutenue du côté du port par de grands murs. Elle a une chaussée de 9 mètres de large et des trottoirs de $2^m,50$ de largeur.

EMBRANCHEMENT DES PORTS DE COMMERCE ET MILITAIRE. — La seconde branche, qui part de la bifurcation du Rody pour descendre vers le port de commerce, rencontre, à $2,834^m,97$ de son origine, l'emplacement des carrières dans lesquelles sont tous les matériaux de construction du port de commerce. Après avoir traversé en tranchée la pointe de Saint-Marc, elle

suit le flanc des coteaux qui bordent la rade, et passe en remblai dans une crique de l'anse de Saint-Marc, pour aller se raccorder avec le sol des carrières dont il vient d'être question, ouvertes à la pointe du contrefort du Moulin-à-Vent.

L'exploitation de ces carrières est conduite de manière à préparer le passage et l'établissement de la voie de fer entre leurs extrémités et le terre-plein du port de commerce commençant à la vallée du gaz. Dans cet espace, dont la longueur est de 1,336^{m},32, est compris l'emplacement de la gare des marchandises qui sera installée au niveau du port de commerce pour recevoir les marchandises au mouvement desquelles donnera lieu l'existence du port.

De cette dernière gare partiront plusieurs voies qui se développeront sur tous les quais du port de commerce et permettront de charger les wagons avec les produits apportés par navires, ou les navires avec les produits amenés par le chemin de fer, sans aucun transbordement intermédiaire. De la même gare sortira encore une voie qui traversera tout le terre-plein du port de commerce pour aller s'engager dans le tunnel (*Appendice*, § 35) que fait exécuter le département de la marine sous le contrefort du château de Brest et pour pénétrer sur les quais du port militaire.

La branche comprise entre la bifurcation du Rody et la gare des marchandises, sur le port de commerce, n'a été construite que dans la prévision de l'établissement d'une voie.

CHEMIN DE SAINT-MARC, LE LONG DU CHEMIN DE FER. — Entre Saint-Marc et le port de commerce, un chemin carrossable est établi le long de la voie de fer, du côté de la mer, pour mettre la commune de Saint-Marc en communication directe avec le port de commerce. Ce chemin constituera, pour les habitants de Brest, une charmante promenade.

Les travaux dont nous venons de donner le détail ont été exécutés sous la direction de M. Planchat, ingénieur en chef,

et de M. Maréchal, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, savoir : par MM. Escarraguelle, Maublanc et Lesouple, pour le viaduc et une partie latérale des terrassements (atelier de Kerhuon) ; par M. Pâris, aussi pour terrassements (atelier de Saint-Marc ; par M. Duchâteau, pour les terrassements de la gare, et par MM. Hunebelle, frères, pour les travaux de cette gare, le ballastage et la pose de la voie sur toute la ligne.

---

§ 10. — FORMES ou BASSINS DE PONTANIOU.

(Voir p. 109.)

Deux des formes construites par MM. Ollivier et Choquet de Lindu avaient leurs axes parallèles, et la troisième se prolongeait dans l'axe de celle du nord. Pour la symétrie de la construction, comme dans l'intérêt du service, il était regrettable qu'à l'origine une quatrième forme n'eût pas été construite parallèlement à la troisième ; mais l'emplacement était occupé par une montagne de schiste graniteux de plus de 15 mètres de hauteur, qu'il aurait fallu déraser avant de songer à creuser la forme dans un rocher de même nature. Ces difficultés rebutèrent parce qu'elles semblaient devoir augmenter considérablement la dépense, et l'on construisit, autour des trois bassins, différents magasins et ateliers dont l'établissement prouvait évidemment que l'on ne croyait pas alors à la possibilité de ce travail, à moins de frais énormes. Mais, en 1803, M. Tarbé de Vauxclairs, alors directeur des travaux maritimes, après avoir mûrement examiné l'état des lieux, la nature du rocher, et calculé les frais d'excavation, reconnut la possibilité de tailler le bassin dans le roc sans autre revêtement que les parois de ce roc lui-même.

Dans ce système, il y avait économie des frais de fondation et de la dépense, toujours élevée, d'un radier en pierre de taille; mais il fallait assez de patience et de précaution pour diriger les mines de manière à ne pas ébranler les portions de rocher à parementer; il fallait se défendre des masses de rochers qui auraient pu glisser sur des plans trop inclinés; il y avait enfin à craindre de rencontrer les sources dont la présence est fréquente dans les veines schisteuses. Tous ces inconvénients avaient été prévus dans un mémoire où M. Tarbé de Vauxclairs indiquait les moyens d'y remédier; et, malgré les objections qui s'élèvent ordinairement contre les idées neuves, son projet, approuvé le 23 avril 1803, était exécuté quatre ans après, sauf quelques modifications apportées en 1820 par M. Trouille, son successeur, qui a mis la dernière main à ce beau travail, présentant l'aspect d'un vase de 75 mètres de longueur sur 20 de largeur et 9 de profondeur, vase d'un seul bloc et pouvant contenir environ 13,500 mètres cubes d'eau.

En 1857, à la suite d'un rapport de M. Méry, on reconstruisit l'écluse intermédiaire entre les deux formes les plus rapprochées de la Cayenne (1 et 3); on porta sa largeur à 21 mètres, et l'on remplaça les portes busquées par une porte flottante ou bateau-porte. Ces modifications étaient commandées par l'augmentation survenue dans les dimensions des navires. On les compléta en abaissant le radier de l'écluse jusqu'à $0^m,30$ au-dessus de zéro, et en prolongeant de 5 mètres la forme arrière. Enfin, pour que le service des deux bassins se prêtât à différentes combinaisons, suivant la longueur des bâtiments, on eut soin de ménager deux positions au bateau-porte en créant deux heurtoirs. La jouissance de la forme antérieure n'a jamais été interrompue pendant les deux années d'exécution des travaux; c'est la dernière construction de quelque importance à laquelle aient été employés les condamnés aux travaux forcés.

Le mode d'épuisement de ces formes n'a pas encore reçu une solution définitive. On l'opère, pour le moment, à l'aide d'une pompe mise en mouvement par une petite locomobile; on enlève ainsi directement l'eau des bassins nos 1 et 3, tandis que pour les formes contiguës 2 et 4, on est obligé de recourir à une manœuvre intermédiaire, le transvasement préalable du liquide qu'elles contiennent dans le bassin n° 1. Ce résultat s'obtient par un syphon de fonte de 0m,20 de diamètre, appareil établi en 1832.

Au nord des quatre bassins de Pontaniou, et parallèlement à eux, règnent les grandes forges des constructions navales où l'on a établi un ventilateur desservant 59 feux de forge dont 51 simples et 4 doubles, un martinet de la force de 4 chevaux, 3 marteaux pilons de 500 kilogrammes chacun, etc. Au premier étage, dans la partie neuve de cet atelier, est la limerie proprement dite, desservie comme les ateliers de la chaudronnerie et du petit ajustage, dont nous parlerons plus loin, par deux machines à vapeur de douze chevaux chacune, et pourvue d'une machine à buriner et à mortaiser, de deux machines à buriner les surfaces, de six machines à tarauder, d'une machine à fileter, de six à percer, de cinq à raboter et de deux à foret d'applique.

Derrière les grandes forges et adossé à sa façade nord est un grand hangar dont la première partie renferme une presse hydraulique servant à l'épreuve de toute espèce d'objets ouvrés en fer, bois, chanvre, etc., dont on veut connaître la résistance, mais plus particulièrement à l'épreuve des câbles-chaînes, calculée à raison de 17 kilos par mètre carré de la double section du fer à étais et de 14 kilos pour celles sans étais. La deuxième partie du hangar contient le banc d'épreuve de la machine, et la troisième sert de magasin de dépôt des fers à mettre en œuvre par les ateliers qui précèdent et ceux qui suivent.

Dàns la cour régnant parallèlement aux grandes forges, on voit, à l'extrémité nord, l'atelier du zingage ou de la galvanisation des fers. Viennent ensuite celui du petit ajustage, renfermant les diverses machines nécessaires à son service, et enfin celui des martinets, occupant, avec la chambre des machines, une superficie d'environ 1,600 mètres carrés, excavée dans le roc. Le matériel de cet atelier donne, à lui seul, une idée de l'importance des travaux qui s'y exécutent. Il se compose de : trois marteaux pilons, le premier de 3,500 kilos; le second de 2,500 kilos; le troisième de 500; deux martinets de 16 chevaux, deux de 8, un de 6, deux ventilateurs, un conduit de vent, un grand four, trois petits, quatorze feux fixes, un feu roulant, un conduit de flamme, et deux machines à vapeur de la force de 16 chevaux chacune.

L'importance de ces ateliers est mise en relief par les résultats de travaux qu'on y exécute. Un million de kilogrammes de fer y est ouvré annuellement par une moyenne de 640 ouvriers qui lui font subir toutes les transformations qu'exige la confection des objets destinés au service de la flotte.

---

§ 11.— CASERNES ou QUARTIER DE LA MARINE.

(Voir p. 109.)

Ces casernes, à la construction desquelles les États de Bretagne contribuèrent pour 300,000 livres, occupent dans toute sa longueur la partie N.-E. d'une vaste esplanade de place d'armes de 7,182 toises carrées, terminée au S.-O. par une allée plantée d'arbres. La distribution primitive de ces casernes permettait à peine d'y loger 1,600 hommes. Cette insuffisance de capacité provenait d'une superfluité de murs, d'escaliers et de corridors qui occupaient en pure perte une partie de l'espace. Par les projets de M. Trouille, approuvés

en 1810 et exécutés les deux années suivantes, et par ceux qui l'ont été depuis, les logements proprements dits ont été augmentés d'un huitième environ, de sorte que maintenant ces casernes peuvent contenir 810 hommes répartis dans 36 chambres de sous-officiers et 96 chambres de soldats, suffisamment ventilées et d'une surveillance facile. Les magasins, bureaux et autres annexes occupent en outre 53 pièces de la caserne, la majorité non comprise. Des deux pavillons situés à leurs extrémités, celui du nord renferme les bureaux et magasins des batteries d'artillerie de marine, et celui du sud, les bureaux de la majorité générale, ainsi que les archives scientifiques du port, c'est-à-dire les plans, cartes et livres traitant particulièrement du service nautique et réunis aux bâtiments qui entreprennent campagne. Quant au pavillon central, il n'a été terminé qu'en 1819 par M. Trouille, qui l'a exhaussé d'un étage et surmonté de l'observatoire. (Voir l'*Appendice*, § 19.)

D'après un projet antérieur à 1784, il devait être établi, à l'extrémité nord du corps de casernes, une aile double de 70 toises de longueur sur 8 de profondeur, ayant quatre étages au-dessus du rez-de-chaussée, des magasins en dessous, et se prolongeant, en retour d'équerre, jusqu'à la citerne de la rue de la Mairie. Ce projet n'ayant pas été exécuté, M. de la Porte-Vezins fit construire, en 1784, un bâtiment servant d'école de manœuvre, en vue d'épargner la dépense d'armement d'un vaisseau. M. Tarbé de Vauxclairs le fit démolir en l'an XI comme déparant la place d'armes.

---

§ 12. — SUBSISTANCES DE LA MARINE.

(Voir p. 145.)

Le parc des subsistances de la marine, où l'on entre par une porte établie sur le quai de Recouvrance, se compose

d'une suite de vastes édifices séparés, par une chaussée, d'un large quai où se déposent les combustibles que consomme la préparation des denrées nécessaires à l'alimentation des marins et soldats à terre, des équipages embarqués, des hôpitaux, etc. Ces édifices sont : 1° un corps de bâtiments dit boulangerie des quatorze fours, à l'angle sud duquel se trouve la cour Wander, ainsi nommée parce que M. Wander-Brocq, envoyé à Brest par M. de Castries, à la fin de 1786, pour y appliquer ses procédés de mouture et de conservation des grains, construisit un magasin dans cette cour, répara les quatorze fours et exhaussa les combles de dix greniers, de manière qu'ils pussent contenir les 123,000 quintaux de blé alors nécessaires à la consommation annuelle du port de Brest: 2° un second bâtiment contenant onze fours; 3° la boulangerie des 20 fours; 4° un abattoir; 5° deux corps de bâtiments servant à renfermer les salaisons, conserves, légumes et aliments frais. Le plus au sud est désigné sous le nom de *magasin incendié* (1).

Le premier corps de bâtiments occupe l'emplacement sur lequel avait été construite, en 1672, la boulangerie de douze fours et six soutes, incendiée le 20 février 1763, et reconstruite de 1768 à 1770, par Choquet de Lindu, qui y établit 14 fours. Les cinq travées du rez-de-chaussée comprennent, outre les fours, le magasin des vivres de retour et la salle, soit de recette, soit de remise des farines, du biscuit, etc., avec un magasin et l'atelier de la tonnellerie. Au premier étage sont les bureaux du commissariat, et dans le prolon-

(1) Ce magasin fut brûlé le 6 avril 1783. En face, il y avait un approvisionnement considérable de fagots qui n'en était séparé que par la chaussée, et au-dessus était la poudrière. Ce sinistre causa une terreur générale, d'autant plus fondée qu'un dépôt attenant au magasin renfermait vingt barils de poudre, et que les flammes pouvaient gagner tout à la fois les fagots et la poudrière. Entretenu par les huiles et les eaux-de-vie que contenait le magasin, le feu ne put être complètement éteint que le 18 avril.

gement, des magasins à blés; le second étage contient des magasins de farine d'armement, et des dépôts, soit de biscuit de journalier, soit de machemoure. Le troisième étage sert de dépôt de caisses et ustensiles. A l'angle S.-O. de ce bâtiment est la cour Wander où l'on voit deux ateliers servant à la fabrication de la choucroûte et de l'oseille confites, puis deux magasins contenant les denrées en état d'être livrées, enfin, un magasin pouvant renfermer 40,000 fromages.

Lorsque Choquet de Lindu reconstruisit les 14 fours dont nous venons de parler, il en établit 11 nouveaux dans le corps de bâtiments qui forme le prolongement du précédent et qu'occupaient alors des magasins aux vins. Le rez-de-chaussée de ce second bâtiment est occupé par ces 11 fours, des magasins pour les sons et basses farines, un atelier de tonnellerie et un moulin à vapeur, mû par une machine de la force de 25 chevaux, faisant fonctionner six paires de meules à l'anglaise, ainsi que les appareils recevant la mouture du premier étage et les blutteries et appareils de nettoyage répartis entre les étages supérieurs. Dans les autres parties de ces étages, on voit encore des magasins à blés, à farines de journalier, une chambre pour rafraîchir les farines, et les bureaux de l'inspection. A l'extrémité de la boulangerie des onze fours, un concessionnaire, M. Holcroft, avait établi un moulin à vapeur qu'il a rétrocédé en 1844 à la marine, laquelle a alors installé le reste du bâtiment de manière à l'approprier au nouvel usage qu'en fait le service des subsistances.

Des vingt fours qui occupent le rez-de-chaussée du troisième corps de bâtiments construit, en 1764, par Choquet de Lindu, et contigu au précédent, six ont été établis en 1843 et deux autres en 1845, d'après le système de M. Lespinasse, en usage dans la manutention du quai de Billy, à Paris. Ils sont placés dans la partie nord de l'édifice où l'on a introduit en même temps le mode de fabrication du biscuit,

au moyen d'un appareil de l'invention de M. Aubouin. Cet appareil se compose de deux machines à vapeur de 14 chevaux, à haute pression sans détente ni condensation ; de deux chaudières dont une à bouilleurs verticaux, suivant le système de M. Beslay, et d'un système d'arbres de couche et de poulies pour la transmission du mouvement. La machine à préparer la pâte comprend quatre pétrins ou deux paires de cuves accouplées, servant, la première paire à fraser la pâte, la seconde à achever de la pétrir ; enfin, un ensemble de rouleaux cylindriques pour comprimer cette pâte en nappes et un coupe-pâte circulaire continu dont chaque révolution découpe 20 galettes. Des planches placées sur un chemin de fer reçoivent les galettes qui tombent du rouleau et sont immédiatement introduites dans les fours dont chacun peut en contenir 580. De ces diverses opérations, celles du frasage et du pétrissage demandent chacune vingt-cinq minutes, la transformation de la pâte en galettes dix minutes, et leur cuisson trente minutes, de sorte qu'en une heure et demie, à partir du premier travail préparatoire, 580 galettes sortent de chaque four d'où elles sont transportées au moyen d'un tire-sac, mû par la machine elle-même, à l'étage supérieur où sont les soutes à biscuit, la paneterie et un magasin à farines pour la consommation journalière. Les étages supérieurs renferment encore des soutes à biscuit et un magasin pour les légumes secs.

Après la boulangerie des vingt fours se présente l'abattoir qui en est isolé ainsi que du grand magasin aux salaisons et légumes. Il a été construit en 1836. Les bestiaux y arrivent, sans traverser la ville ni les quais, par une rampe ayant sa porte d'entrée sur les remparts de Recouvrance. Cet abattoir, où l'on peut abattre au moins huit bœufs à la fois, est pourvu de tous les crics et ustensiles nécessaires pour préparer et dépécer les animaux abattus, et de nombreux robinets de lavage permettent d'y entretenir une propreté constante. Plu-

sieurs étables disposées autour de l'abattoir et une boucherie proprement dite complètent cet établissement. Les étables peuvent contenir 24 bœufs, et la boucherie, avec ses dépendances, est pourvue de tous les ustensiles nécessaires pour la distribution de la viande aux bâtiments et établissements.

Les deux derniers magasins, probablement les plus anciens édifices du port, renferment les salaisons, les conserves, les aliments légers et les légumes qu'on tire de Dunkerque, de l'Anjou, de Bayonne, de la Hollande et de l'Espagne.

Sur la partie du quai faisant face à ces deux magasins, on a formé le projet d'établir un bâtiment qui contiendrait, au rez-de-chaussée, des caves pour le vin de journalier et de campagne, et aux trois étages supérieurs, des magasins pour les futailles vides, les ustensiles et les blés. Si ce projet est exécuté, il permettra de centraliser et d'activer encore plus le service des vivres quant à la recette, l'emmagasinement et la délivrance des liquides, renfermés dans les caves de l'anse de la tonnellerie, située à une grande distance sur l'autre rive du port.

On peut se faire une juste idée de l'importance du service des subsistances de la marine, quand on sait que les magasins que nous venons de mentionner peuvent contenir, dans de bonnes conditions de conservation, 1,800,000 kilogrammes ou 23,370 hectolitres de blés ; que le port de Brest en consomme annuellement environ 3,000,000 de kilogrammes ou 40,200 hectolitres ; que le moulin produit, par 24 heures, 15,000 kilogrammes de farines en temps ordinaire, et 20,000 au maximum, soit 17,500 en moyenne ; que l'on peut cuire par jour 41,250 kilogrammes de pain ou 55,000 rations de 750 grammes, chaque pain de 1^{k},500 contenant deux rations ; qu'enfin, la production du biscuit, par 24 heures, est d'environ 6,000 kilogrammes, ou 11,000 rations de 550 grammes.

§ 13. — SALLE DE SPECTACLE.

(Voir p. 145.)

Il fallut bien du temps avant qu'un spectacle permanent et digne du premier port du royaume s'établit à Brest. Des comédiens y étaient bien venus en 1685, mais les RR. PP. Jésuites faisaient alors des conférences en vue de convertir les officiers protestants. Ils objectèrent que ces comédiens détournaient ceux qui auraient pu aller les entendre, et demandèrent leur éloignement qui fut ordonné par Seignelay. Cinq ans plus tard, une autre troupe ayant voulu donner des représentations, le ministre s'y opposa de nouveau, au nom du Roi, parce que les gardes de la marine auraient ainsi, disait-il, été détournés de leurs exercices, et auraient eu des occasions de dépenser leur argent, M. de Pontchartrain ne fut pas si exclusif. Il n'empêcha pas des baladins de jouer à Brest en 1694 ; il se borna à prescrire le déplacement de la cabane qu'ils avaient élevée près de l'Intendance, où ils attiraient des soldats, des matelots et des ouvriers, ce qui lui semblait causer du désordre en cet endroit. Il paraît néanmoins que diverses troupes ambulantes étaient venues à Brest dans l'intervalle de 1694 à 1743, car au mois de mai de cette dernière année, une troupe qui annonçait l'intention de séjourner plusieurs mois, demanda à l'Intendant l'autorisation d'établir un théâtre sur un emplacement situé entre deux maisons de la grande rue, du côté de la vieille corderie, emplacement où M. l'intendant Robert avait permis à diverses troupes d'élever des cabanes. Maurepas ayant accueilli cette demande, une salle en bois fut construite sur l'emplacement en question et prolongée de dix pieds au-delà de la venelle qui séparait la vieille corderie du terrain concédé. Enveloppée dans l'incendie qui consuma la corderie, le 30

janvier suivant, cette salle fut très vraisemblablement remplacée par celle qui existait vers 1760, époque où Brest eut enfin un spectacle permanent et en harmonie avec sa destination. Cette salle que le directeur louait 2,400 livres par an, ou pour la saison, était située derrière l'hôtel des gardes de la marine, — la préfecture maritime actuelle, — sur un terrain appartenant au Roi, mais elle était en bois et pourrie; elle manquait d'ailleurs de profondeur, bien qu'elle fit saillie de 10 à 12 pieds sur la rue (d'Aiguillon qui n'était pas entièrement percée et qu'on appelait tantôt de ce nom, tantôt de celui de rue de la Comédie). La situation de cette salle et son insuffisance déterminèrent M. de Roquefeuil à demander au duc de Choiseul, le 13 juin 1764, la concession du terrain sur lequel on l'avait élevée, et celle de 30 à 35 pieds de profondeur à prendre sur le potager de l'hôtel des gardes, pour qu'on pût construire à l'alignement de la rue, et au moyen d'un fonds d'abonnement payé par les officiers de la marine, proportionnellement à leurs grades, une nouvelle salle dont les murs seuls seraient à la charge du Roi. M. de Choiseul ayant répondu qu'on ne devait attendre aucun secours du Roi, M. de Roquefeuil lui fit savoir (21 septembre) que les officiers étaient disposés à construire la salle à leurs frais, au moyen d'une retenue mensuelle opérée, pendant deux ans, sur leur solde, à raison de 4 livres par capitaine de vaisseau, de 3 livres par lieutenant, de 2 livres 10 sols par enseigne et de 1 livre par garde. En même temps, il envoya le devis de la salle projetée, dressé par Choquet de Lindu, et s'élevant à 22,483 livres. L'incendie, en 1765, de la salle existante, fit faire un grand pas à la solution de la question. Choquet ayant tout le premier déclaré qu'il ne présentait pas son plan comme un modèle à suivre, n'étant pas suffisamment entendu en architecture théâtrale, on y avait joint un autre plan, goûté de tous ceux à qui il avait été communiqué, et dont l'auteur était M. Nicolin, maître de dessin des gardes de la marine.

Quoique beaucoup plus grande que celle de Choquet, la salle de M. Nicolin n'aurait donné lieu qu'à une dépense de 30,000 livres. Après avoir proposé deux modes d'abonnement pour les officiers de marine, modes qui n'en faisaient varier le chiffre que de 1,320 livres, puisque l'un aurait produit 45,504 livres (1) par an et l'autre 44,184 livres, M. de Roquefeuil faisait savoir que la recette annuelle provenant des abonnements libres était de 70,000 livres, et que l'incertitude de paiement conduisait les acteurs à exiger des appointements trop élevés qui seraient vraisemblablement réduits d'un tiers lorsque l'abonnement obligatoire de la marine rendrait leur position moins précaire.

C'était le 2 août que M. de Roquefeuil avait écrit au ministre. Le lendemain, le sieur la Traverse faisait enregistrer à la communauté de ville le privilége que S. A. S. le duc de Penthièvre, en sa qualité de gouverneur de Bretagne, venait de lui accorder de lever une troupe qui aurait donné des représentations jusqu'à Pâques de 1767, et à cette occasion, la communauté arrêtait que le maire écrirait à S. A. pour lui représenter la convenance qu'une loge fût réservée au corps de ville et placée au-dessous de celle du commandant de la marine.

La Traverse ne dut pas exploiter long-temps, dans la salle existante, le privilége pour l'obtention duquel il avait versé 600 livres, car, le 12 janvier 1766, le duc de Choiseul consentit à ce qu'il en fût construit une nouvelle, à l'endroit projeté, c'est-à-dire sur une partie du jardin potager des gardes dont l'excédant serait concédé à M. Demontreux par compensation du terrain qu'il abandonnait. Le ministre avait

(1) Ce fut ce mode que le ministre adopta, le 12 janvier 1766. En voici le détail : 40 capitaines de vaisseau à 7 livres par mois; 150 capitaines de frégate et lieutenants de vaisseau à 6 livres; 160 enseignes et capitaines de brûlots à 5 livres; 150 gardes et lieutenants de frégate à 4 livres; 6 bataillons à 150 livres chacun; le génie, 100 livres; l'administration 252 livres.

adopté le plan de Choquet, modifié par M. Nicolin, et le devis s'élevant à 26,846 livres. Douze jours après, les travaux de maçonnerie et de charpente furent adjugés à M. Malmanche, à qui trois mois furent accordés pour les exécuter sous la direction de Choquet. On ne tarda pas à reconnaître que cet ingénieur, comme il l'avait spontanément déclaré, s'entendait peu en architecture théâtrale. Son plan exigeait plus d'une modification. De là dans les travaux une suspension que prolongea le changement de ministère. M. de Clugny, dans un voyage qu'il fit à Paris, au mois de mai, consulta M. Dumont qui, deux ou trois ans auparavant, avait publié ses *Parallèles des plus belles salles de spectacle d'Italie et de France*, 54 pl. gr. in-f°, et ses *Projets de salles de spectacle particulières*, 54 pl. gr. in-f°. Le plan de cet habile architecte — 600 livres d'honoraires lui furent allouées le 6 juillet suivant — fut sanctionné, le 28 mai, par le nouveau ministre, M. le duc de Praslin, qui prescrivit de décorer la façade des armes du Roi et des siennes, substituées à celles de M. de Choiseul, adoptées d'abord ; mais il ne prescrivit rien quant à l'inscription : *Mœcenas nobis hæc otia fecit*, que M. de Choiseul avait consenti à laisser graver en lettres d'or, sur une table de marbre, au-dessus de la principale porte d'entrée du théâtre.

M. de Clugny, qui était encore à Versailles, avait passé marché, le 3 juillet, avec M. Protain, peintre décorateur de Paris, lequel, moyennant une somme de 400 livres par mois, les frais de voyage d'aller et de retour pour lui et pour son fils qui l'accompagnerait, son logement et un atelier aux frais de la marine qui lui fournirait en outre les ouvriers et les couleurs dont il aurait besoin, s'engagea à venir travailler à l'installation des machines et à la peinture des décors de la salle, des loges, etc.

L'architecte et le peintre firent preuve de talent et de goût. D'une distribution et d'une coupe élégantes, également

favorables à la vue et à l'acoustique, la salle fut peinte en grisailles d'un bel effet. D'un côté de l'avant-scène se voyait Mars avec les attributs de la guerre, de l'autre Neptune debout dans un char traîné par des chevaux marins et dirigeant son trident comme pour apaiser la tempête figurée, sur un rideau d'étoffe verte, par un vaisseau dégréé et ballotté par une mer agitée. Ces deux sujets ont été remplacés, vers 1827, par d'autres sujets mythologiques qui, eux-mêmes, ont fait place, lors de la dernière restauration de la salle (1860) aux deux sujets symbolisant la ville de Brest en 1681 et 1860. Avec Mars et Neptune disparurent les élégants palmiers disposés dans les anciennes loges du commandant, de l'intendant de la marine et de l'état-major de la place, de manière à leur donner l'aspect de supports des loges supérieures. En même temps que la salle, on construisit, aux frais de la marine, et sur la demande spontanée de Louis XV, une maison destinée à servir, sous le nom de *Café de la Comédie*, de lieu de réunion des officiers. Pourvue d'un matériel entretenu par la marine, elle fut exploitée par le directeur du théâtre. C'était la maison qu'occupe aujourd'hui le café Laplanche, à l'angle de la rue d'Aiguillon et de la rue Saint-Yves, en face du théâtre (1).

On joua, pour la première fois, dans la nouvelle salle, le 7 décembre 1766. Mais tout aussitôt surgirent des questions de préséances et de prérogatives, conséquence naturelle de l'origine comme de la destination de la salle. M. de Roquefeuil les avait pressenties, et avait cru conjurer l'orage, en obtenant du duc de Penthièvre que le privilége

(1) Ce café étant promptement devenu un lieu où les officiers se ruinaient, M. de Boynes y fit interdire les jeux de cartes et de hasard. Ce qui leur était défendu, les officiers le firent dans des maisons clandestines où ils échappèrent à la surveillance des autorités. Le café fut déserté, et le ministre en ordonna la vente. Elle eut lieu le 25 avril 1775 devant M. de Ruis-Embito qui l'adjugea à l'entrepreneur le Jemble pour 25,000 livres.

du spectacle de Brest, attribué exclusivement au commandant de la marine, ne relevât pas de Son Altesse, comme ceux des autres spectacles de la province. Mais le duc d'Aiguillon, commandant en titre, en revendiqua la police supérieure, et après de longs et vifs débats qui prirent la proportion d'une affaire d'État, et dont M. de Praslin fut si fatigué qu'un moment il eut l'idée de supprimer le spectacle, on finit par décider que des deux premières loges, celle de droite, en entrant dans la salle, serait toujours réservée au commandant de la marine, et celle de gauche à l'intendant. La loge du centre resta celle de l'état-major de la place, et la police dans les attributions du commandant de la marine.

Les affiches annonçant le spectacle avaient aussi éveillé la susceptibilité de l'autorité militaire. Avant la construction de la salle, elles portaient : *Par permission de M. le duc d'Aiguillon.* M. de Roquefeuil avait pensé que la salle construite par la marine étant la seule qui fût établie aux frais du Roi, les affiches devaient désormais porter : *Par permission du Roi.* De nouveaux débats, non moins animés que les précédents, obligèrent à recourir au Roi lui-même. La destination mixte de la salle, accessible non-seulement aux officiers de la marine et de la garnison, mais encore aux habitants, démontra la nécessité d'admettre, sinon de fait, du moins en apparence, le concours des diverses autorités de la ville à la rédaction de la formule des affiches. En conséquence, après qu'il eut été décidé que les acteurs conserveraient le titre de *Comédiens ordinaires du Roi*, qu'ils prenaient depuis le 6 décembre 1766, sauf à y ajouter les mots : *au port de Brest*, il fut arrêté qu'après avoir présenté son privilége au commandant et à l'intendant, et en avoir obtenu la permission de jouer et de convoquer les personnes placées sous leur autorité respective, le directeur le ferait enregistrer au greffe de la prévôté de la marine, le communiquerait au commandant de la place auquel il demanderait

son agrément pour convoquer les officiers de la garnison, et le porterait enfin au maire et aux échevins qui apposeraient leur *visa* et donneraient l'autorisation de convoquer les habitants et de placarder les affiches. Comme conséquence de cette division de pouvoirs, une double formule d'affiches fut adoptée. Les unes, placées sur les édifices de la marine, commençaient ainsi : *Par privilége de S. A. S. Mgr le duc de Penthièvre, amiral de France, gouverneur de la province de Bretagne, grand veneur, etc., et par permission de MM. les commandant et intendant de la marine, les comédiens ordinaires du Roi au port de Brest, donneront etc.* Les autres, apposées en ville, portaient : *Par privilége de S. A. S. Mgr le duc de Penthièvre, etc., et par permission de Mgr le duc d'Aiguillon et de MM. les commandants et magistrats de cette ville, les comédiens ordinaires du Roi donneront etc.* (1).

Des difficultés d'un autre ordre que les précédentes les avaient accompagnées et ne devaient que trop souvent se

(1) Une affiche portant cette dernière formule a été trouvée dans les combles du théâtre, lors de sa restauration en 1860. Placardée sur un mur que l'on abattait, elle n'a été qu'à grand peine préservée d'une entière lacération. Recueillis par notre confrère et ami, M. Duseigneur, les fragments en ont été rajustés par lui de telle sorte qu'on peut la lire entièrement. Grossièrement imprimée, cette affiche, qu'il a déposée dans les archives de la Société Académique, représente une sorte d'avant-scène. Au sommet de l'encadrement est placé un écusson aux armes de France, à droite et à gauche duquel sont deux femmes ayant un masque à la main, et figurant vraisemblablement Thalie et Euterpe. Après la formule d'autorisation, on lit :

« Les comédiens ordinaires du Roi au port de Brest donneront
aujourd'hui, 6 février 1768,
LE MÉDECIN MALGRÉ LUI,
Comédie en trois actes et en prose, de Molière,
précédée du
MERCURE GALANT,
Comédie en quatre actes et en vers, de Boursault.
Le Spectacle sera terminé par un Ballet turc.

reproduire ; nous voulons parler des embarras pécuniaires des directeurs. Dès le 3 janvier 1767, la Traverse était à découvert de 12,000 livres, bien qu'il eût reçu de la marine 35,464 livres pour abonnements. Son successeur, Fonpré de Francastel, malgré une perception de 47,576 livres pour les mêmes abonnements augmentés, et malgré une anticipation de 42,741 livres sur 1769, résigna son privilége au mois d'avril de cette année. Le théâtre, mis en régie, fut administré par l'Intendant qui, transformé en directeur, paya lui-même désormais, en bons sur le trésor, les frais de voyage des acteurs et des musiciens, leurs appointements, le luminaire, les affiches, etc., en un mot toute la dépense du spectacle. Les choses n'en allèrent pas mieux, et l'on continua de puiser si largement dans la caisse du trésor, qu'au mois d'octobre 1770, le ministre ordonna la suspension du spectacle et la continuation de l'abonnement — il produisait alors 51,960 livres — jusqu'à l'entier remboursement de la somme de 79,788 livres 13 sols 9 deniers, induement avancée par le trésor du 1er avril 1767 au 31 mars 1772 (1).

Demain l'ANDRIENNE, en attendant le BOURGEOIS GENTILHOMME.

Mercredi, grand Bal de jour à l'heure ordinaire.

Les personnes qui auront besoin d'habits, de masques, dominots (*sic*) et de masques fins, s'adresseront chez le sieur Fonpré, au caffé (*sic*) de la marine.

On commencera à cinq heures et demie précises.

Défenses aux gens de livrée d'entrer, même en payant (*).

On prendra aux premières loges, amphithéâtre et parquet, 48 sols ; aux secondes loges, 24 sols ; au parterre et troisièmes loges, 15 sols. Aux troisièmes loges, les soldats ne paieront que 5 sols. »

(1) Un état de recettes et de dépenses du théâtre pendant les deux premiers mois de 1772, mois qui devaient être les plus fruc-

(*) Malgré le régime démocratique de 1790, la même prohibition fut appliquée par le règlement municipal du 21 décembre de cette année aux perruquiers en habits de poudre.

La salle, mise d'abord à la disposition d'une troupe jouant en société, fut louée ensuite à deux directeurs associés, MM. Tabary et Le Brun qui devaient abandonner leurs bénéfices applicables au remboursement de la somme due au trésor. Dès qu'elle eut éte soldée, les chefs de corps demandèrent qu'il n'y eût plus d'abonnement collectif et obligatoire. La jouissance gratuite de la salle fut le seul avantage accordé à M. Le Brun et à M. Longo, son nouvel associé. Ils ne firent pas mieux leurs affaires que leur successeur, tombé en faillite, ni que M. Millerand, qui prit la fuite au mois de février 1787, après avoir encaissé les abonnements de l'année. Les acteurs se mirent en société jusqu'à Pâques, et de cette époque jusqu'au 4 avril 1789, cinq actionnaires, au nombre desquels étaient MM. Torrec-Bassemaison, Chédeville et Guilhem, aîné, se chargèrent, à leurs risques et périls, de l'exploitation du théâtre. La marine leur continua l'allocation

tueux de l'année, accusent une recette inférieure de 4,924 livres à la dépense. La recette, montant à 6,985 livres, se décomposait ainsi : recettes journalières pour 25 représentations, 550 livres 4 sols; abonnements particuliers, 1,482 livres; abonnement des troupes de terre, 1,666 livres 16 sols; location des petites loges, 1,011 livres; 9 abonnements suspendus, 1,528 livres 12 sols; 5 bals, 746 livres 8 sols. La dépense, s'élevant à 11,909 livres, était ainsi répartie : personnel de la comédie, 5,690 livres; personnel de l'opéra, 2,388 livres; personnel de l'orchestre, 1,650 livres; portiers, buralistes, coiffeurs, etc., 626 livres; luminaire (bougie et chandelles), 1,375 livres; affiches, 180 livres.

Le personnel de la comédie se composait de 17 sujets, 12 hommes et 5 femmes recevant ensemble 43,476 livres par an. Les appointements des 8 premiers variaient de 375 à 330 livres par mois. Plusieurs d'entre eux devaient jouer l'opéra, car sur l'état de paiement du 10 avril 1772 qui nous fournit ces détails, nous ne voyons figurer que 3 chanteuses. L'emploi de basse-taille était tenu par Fonpré, à raison de 250 livres par mois; la chanteuse légère et le premier ténor recevaient chacun 300 livres. Les autres appointements allaient en décroissant. Le total de ce que coûtait le personnel chantant était de 18,200 livres, et celui de l'orchestre, composé de 15 musiciens, de 10,700 livres.

du luminaire, ainsi que la délivrance de divers objets dont la valeur était d'environ 8,000 livres par an, et, de plus, elle fit repeindre entièrement la salle. Les actionnaires donnèrent des bals et des spectacles, mais sans beaucoup de profit, il semblerait, car, à l'expiration de leur engagement, ils ne le renouvelèrent pas.

Le moment approchait où la marine allait être dépossédée de ses prérogatives. Le 14 août 1788, les comédiens avaient demandé à M. le comte d'Hector et en avaient obtenu la permission de jouer le lendemain, jour de l'Assomption. M. Le Guen, maire de la ville, défendit la représentation et menaça d'enlever les affiches. Cette partie de la police étant dans les attributions du sénéchal, M. le comte d'Hector, commandant de la marine, ordonna de passer outre, et pria le ministre de faire imposer à ce maire turbulent la loi d'être plus circonspect dans ses demandes à l'avenir.

Ce n'était là, toutefois, qu'une légère entrave apportée à l'autorité du commandant de la marine ; il allait en surgir de plus sérieuses. Les corps de la marine et de la garnison s'étaient abonnés pour un an, et quatre acteurs ou musiciens, MM. Rozel, Guérin, Crécy et Fleury s'étaient associés pour l'exploitation du théâtre. La première représentation qu'ils donnèrent eut lieu le 1er mai 1789. Tous les officiers de la marine et de la garnison y assistèrent, mais il n'y parut que deux ou trois bourgeois ; les autres avaient obéi à la défense qu'en avaient faite les jeunes gens de la ville, contre lesquels M. de Murinais, commandant de la place, avait cru devoir prendre des mesures préventives dont il n'eut point à faire usage.

La prohibition prononcée par les jeunes gens leur avait été suggérée par une lettre que la municipalité, se conformant au vœu exprimé, le 6 avril précédent, par l'assemblée générale du Tiers-Etat, avait écrite au Roi, le 18 du même mois, et où, se fondant sur les édits concernant la police

des spectacles, elle la revendiquait en ces termes : « Las enfin d'essuyer des mépris, des hauteurs, des humiliations, le Tiers-État a résolu de se priver de la comédie jusqu'à ce que la justice de Votre Majesté n'ait rétabli l'ordre et la règle dans ce spectacle, en faisant réintégrer les juges de la police civile dans leur droit naturel et légal de décider exclusivement et privativement sur tout ce qui concerne les mœurs, l'honnêteté et la décence publique. Il est assuré alors que le citoyen distingué sera garanti du despotisme militaire qui, plusieurs fois, à son égard, a manqué de ménagements et de considération. » Cette lettre était de pure forme, car on était résolu à ne pas tenir compte de la décision du Roi si elle était contraire. Comme il n'avait encore rien statué, le 7 mai, veille de la représentation, le sénéchal avait rendu une ordonnance par laquelle la police était restituée à lui et à ses assesseurs. M. d'Hector refusa d'acquiescer à cette ordonnance ; mais il finit par céder, d'après les conseils de M. de la Luzerne, qui lui recommanda de concourir, de bonne foi, à tout ce qui pouvait être agréable, quant à la comédie, à la municipalité et à la ville, mais sans qu'il en coûtât une obole du fonds de la marine, le Roi défendant expressément qu'à compter du 1er juin, il fût rien distrait de ce fonds, parce qu'un emploi si abusif des ressources du pays aurait assurément donné droit aux villes de Paris, de Lyon et de toute la France de se plaindre, si ce qu'elles payaient pour construire, armer et entretenir des flottes, était employé aux délassements d'une seule ville. Le matériel du théâtre fut seul laissé à la disposition de celle de Brest, mais à charge d'inventaire.

La cession du théâtre à la ville semblait sur le point de s'opérer d'un commun accord entre elle et la marine, quand intervint le décret du 12 mars 1791, par lequel la marine fut maintenue dans la possession de ses établissements. La généralité des termes de ce décret fut interprétée

par elle comme comprenant la salle de spectacle. Le district, lui, ne l'appliqua qu'aux établissements exclusivement maritimes, et fit acte de propriété, ou tout au moins d'usufruit, en affichant la location de la salle. Il ne fut tenu aucun compte de l'opposition de la marine, et les artistes directeurs offrirent 16,000 francs de prix de bail. Les pertes qu'ils essuyèrent les obligèrent à se retirer. Les artistes Gaspard et Boquet, qui les remplacèrent, souscrivirent, le 18 fructidor an III, l'obligation de payer 14,000 francs par an jusqu'au 1er floréal an VII. Dix jours après, Boquet cédait sa part du privilége à l'actrice Nonne Fleury, épouse du général Tribout (1).

La marine était encore propriétaire de la salle au mois de messidor an IV, époque où le ministre Truguet en ordonna la réparation. Mais elle ne devait pas tarder à en être dépossédée. La considérant comme propriété nationale, le ministre des finances en ordonna la vente après estimation par deux experts que nomma l'administration départementale. L'édifice fut évalué 20,000 francs de revenu et 400,000 francs en capital, indépendamment du matériel estimé 8,400 francs. Mise en vente, le 26 thermidor suivant, la salle fut adjugée à une compagnie composée de M. Richard-Duplessis, Binard, Marchand et Pasquier, pour une somme de 1,109,000 francs en assignats qui, réduite à sa valeur en numéraire, représentait 34,467 francs qu'ils payèrent en inscriptions

(1) Le général de division Tribout (Auguste-Joseph), qui commandait alors à Brest, était un soldat parvenu à la faveur de la révolution. Presque illettré, il n'avait d'autre mérite que d'être un fort bel homme, et n'eût pas mal figuré, comme tambour-major, en tête d'un régiment. Il se donnait des airs de matamore, et ajoutait à sa signature l'épithète : *libre*. Le 3 mai 1792, il avait épousé à Abbeville une fille nommée Rosalie Cocu. Leurs témoins avaient été un maçon, un fourbisseur, un portefaix et un invalide. Le 15 nivôse an III, ces deux époux divorcèrent, et le 6 pluviôse suivant, Tribout épousa Nonne Fleury, âgée de 23 ans. Quoique cette union fût assortie, un nouveau divorce la rompit le 12 prairial an IV.

tiers-consolidé, et qui formait un peu plus du septième des 256,000 francs qu'avait, en réalité, coûté la construction. La marine, aux mois de germinal an VII et de floréal an IX, demanda à rentrer en possession de la salle, mais elle échoua. Les propriétaires étaient M. Boreau et Mlle Menant, lorsqu'intervint l'ordonnance royale du 16 janvier 1817 qui autorisa la ville à l'acquérir au prix de 100,000 francs. Le directeur était alors M. Ferville qui gérait depuis les premières années de l'empire et faisait de si tristes affaires qu'à tout moment il était ou en faillite ou obligé d'attermoyer avec ses acteurs et ses autres créanciers. Bien que la ville, depuis son acquisition, l'eût exonéré du loyer de la salle (6,000 francs par an), et qu'elle eût pris à son compte l'éclairage ainsi que plusieurs autres dépenses accessoires, il fut obligé, en 1823, de résigner son privilége. Depuis cette époque, une vingtaine de directeurs se sont succédé, et tous ont subi des pertes qui n'ont permis à aucun d'eux, un seul excepté, et cela parce qu'il exerçait une autre industrie, d'exploiter pendant plus de trois ans. Il en a été de même d'une société formée en 1830 ; elle s'est dissoute après avoir perdu 19,600 francs. Ces vicissitudes ont eu pour conséquence d'imposer de lourdes charges à la ville et de créer de grands embarras à l'administration municipale qui, malgré tout, est parvenue à assurer la continuité du spectacle. Indépendamment des subventions annuelles votées par le conseil municipal, et qui ont varié selon que la direction s'est imposé elle-même de plus ou moins grandes charges, trois restaurations de la salle ont eu lieu, de sorte que si l'on additionne toutes les sommes dépensées, on peut dire que l'entretien du spectacle, le loyer de la salle et les frais accessoires non compris, a coûté à la ville 24,000 francs par an, de 1823 à 1858, et 34,000 depuis cette dernière année.

La liberté des théâtres, récemment décrétée, aura-t-elle pour résultat d'alléger les charges de la ville ? C'est fort dou-

teux. L'élévation, d'une part, des appointements des artistes, et de l'autre l'insuffisance des recettes, en raison de l'exiguité relative de la salle, condamneront la ville, nous le craignons, à continuer ses subsides.

---

§ 14. — CAYENNE ou CASERNE DES MARINS.

(Voir p. 145.)

Le nom assez bizarre de Cayenne aurait, dit-on, été donné à cette caserne, parce qu'on y aurait logé, pendant qu'on la construisait, ou aussitôt après son achèvement, soit des colons échappés à la désastreuse expédition du Kourou, soit une partie de ceux qu'on envoya de nouveau, en 1768, à Cayenne, où ils éprouvèrent le même sort que leurs devanciers. Quelle qu'ait été la raison déterminante de ce nom de *Cayenne*, il est presque exclusivement admis depuis longtemps dans le langage officiel.

On parvient à cette caserne par une rampe escarpée, au sommet de laquelle se trouve la porte dite *porte rouge*, qui met en communication le port et Recouvrance. Assise en très grande partie sur le roc, la Cayenne a été exhaussée de deux étages par M. Trotté de la Roche, de 1842 à 1845, et peut contenir 3,200 marins avec tous les bureaux et magasins nécessaires au service de la division des équipages de la flotte. Elle se compose de deux pavillons réunis par un corps de bâtiments plié presque à angle droit dans son milieu, et couronnant un mamelon sur lequel est placé l'ensemble de l'édifice d'où il domine le port à l'est et les bassins de Pontaniou au nord. L'aile de Pontaniou, y compris le pavillon, est percée de trente fenêtres à chaque étage et offre un déve-

loppement de 124^{m},40. L'aile du côté du port est percée, le pavillon compris, de 29 fenêtres à chaque étage, et a 112^{m},40 de longueur.

---

§ 15. — USINE DE LA VILLENEUVE.

(Voir p. 147.)

Les forges de la Villeneuve, dirigées depuis 1787 par des officiers d'artillerie de marine, sont situées à environ 4 kilomètres de Brest, sur la rive droite de la Penfeld, au fond de l'anse qui leur a donné son nom.

C'est au mois de mai 1767 qu'un négociant de Brest, M. Joseph Duplessis, jeta les premiers fondements de cette usine, en proposant d'établir à ses frais, dans l'anse de la Villeneuve : 1° une forge à martinet pour convertir les vieux fers en fers neufs ; 2° un moulin à scier pour le débit des bois employés dans le port. Les terrains nécessaires à l'établissement devaient être achetés par le Roi, mais remboursés par le soumissionnaire, qui se réservait la jouissance de l'usine pendant vingt ans, à partir du 1er janvier 1768, jour où elle commença à fonctionner. A l'expiration de ces vingt années, l'établissement et son matériel auraient appartenu au Roi, sans indemnité. M. Duplessis s'engagea à opérer, à prix réduits, la transformation des vieux fers et le sciage des bois. Le 3 juin, le ministre accepta ces propositions, et fit immédiatement acheter les terrains nécessaires. M. Duplessis avait fait emploi de 42,000 livres, lorsque deux faillites, dans lesquelles il se trouva impliqué, l'obligèrent, dès 1768, à demander au ministre, qui la lui accorda, une avance de 15 à 18,000 livres. Il put ainsi terminer l'usine au mois de mai 1770. Toutefois, de nouveaux dérangements étant survenus dans ses affaires, il demanda la résiliation de son marché, et la marine, après lui avoir remboursé ses avances,

montant à 139,222 livres 6 sols 3 deniers, prit possession, le 1er mai 1772, de tous les établissements de la Villeneuve, qui reçurent de promptes améliorations. On commença par former un vaste étang dont les eaux couvrirent une partie notable des terrains achetés par le Roi, puis on creusa dans les marais de Bodonou, en Plouzané, un canal qui devait faire dériver dans cet étang deux ruisseaux, le Coat-Enez et l'Hallégot, en Saint-Pierre-Quilbignon, ruisseaux qui, suivant la pente du terrain, avaient pris la direction de Saint-Renan. Par suite d'opposition des riverains, les travaux entrepris pour amener les eaux de l'Hallégot furent abandonnés, et la marine s'en tint à ceux de Coat-Enez. Ce ruisseau et celui de Keroual, dévalant de Guilers, curés tous les ans, se déversent dans l'étang qui a de superficie 27,000 mètres carrés. Son plus haut niveau est de 2m,50 et son niveau moyen de 1m,63. Dans la saison pluvieuse, il atteint 1m,776, et dans la saison sèche, c'est-à-dire pendant les mois d'août, septembre et octobre, il descend à 1m,40.

Toutefois, bien que de nouvelles acquisitions de terrains eussent eu lieu, l'établissement, l'orsqu'éclata la guerre de 1778, était loin de pouvoir satisfaire aux besoins de la marine. Il n'existait alors que le martinet proprement dit, deux hangars servant à la scierie, la maison du régisseur et les logements des ouvriers. La guerre fit de plus en plus ressortir l'insuffisance de ces ateliers. On recourut à l'industrie locale et aux forges de la Chaussade; mais, ou les commandes ne furent pas exécutées, ou elles le furent avec une lenteur compromettante pour le service. L'usine était dirigée par M. Jullien qui, de simple régisseur, pour compte des directeurs, était devenu entrepreneur pour son propre compte, en vertu d'un traité passé pour neuf ans entre lui et l'administration de la marine.

Dès que M. Guillot eut pris possession de ses fonctions d'intendant, il s'occupa de l'agrandissement de l'usine. En

1782, il fit construire une taillanderie contenant douze feux ; dans le cours des deux années suivantes, il établit à l'une des extrémités du second hangar, alors transformé en buanderie, une teinturerie ; à l'autre extrémité, un fourneau à reverbère, et, à la suite des logements des ouvriers, une clouterie alimentée par dix feux ; une presse et un atelier pour la tonte des étoffes que l'on fabriquait pour le service de la chiourme.

Tel était à peu près l'état de l'usine quand la remise en fut faite, en 1787, à la direction d'artillerie par M. Jullien, à qui la marine paya, au mois de mars 1789, une indemnité de 14,596 livres 16 sols 2 deniers. Elle resta stationnaire jusques vers 1820. Depuis cette époque, on lui a donné une grande extension, et l'on y a successivement introduit des améliorations qui permettent aux divers ateliers dont elle se compose, de remplir leur destination respective dont la principale est la transformation en fer neuf de toute la vieille ferraille expédiée des ports qui envoient également les débris de vieux aciers ainsi que les boulets en fonte hors de service. Ces ateliers sont les suivants :

La *fonderie*, qui produit des mouleries en bronze et fonte de fer, du zinc laminé, des balles de zinc, du plomb laminé, de l'acier fondu et du coke, se compose d'une halle servant au moulage; de deux fours à reverbère; de huit fours à acier disposés pour contenir deux creusets chacun ; d'un cubilot en fonte; d'une étuve et d'un four à coke.

La *grosse forge*, chargée de la fabrication des fers échantillonnés et du martelage des aciers fondus de toutes dimensions, ainsi que des objets en fer préparés, a sous sa dépendance l'*atelier de fagotage*. La fabrication s'opère au moyen de cinq roues hydrauliques. La première, de la force de 33 chevaux-vapeur, fait marcher le train du laminoir et une cisaille à queue pour couper le fer, dont la tête, disposée de manière à servir d'emporte-pièce, découpe les plateaux pour mitraille,

les joues de manille, etc. Trois autres roues, ayant une force de 8 à 9 chevaux, font mouvoir deux marteaux à soulèvement et quatre martinets et marteaux à bascule. Enfin, la cinquième roue, d'une puissance de 6 chevaux, met en mouvement deux pistons comprimant, dans deux corps de pompe accouplés, l'air qui est reçu dans un régulateur et distribué ensuite aux grands feux de forges et aux chaufferies de l'atelier ainsi qu'aux feux de forge ordinaires de l'atelier des petites forges. Il existe, en outre, aux grandes forges, une halle pourvue de quatre fours à réchauffer, de quatre chaufferies, et, en dehors de la halle, un four en fonte pour cémentation. Un marteau-pilon de 4,000 kilogrammes est établi dans cet atelier pour le martelage des grosses pièces en fer et des lingots en acier fondu servant à la fabrication des boulets destinés à briser les plaques des navires cuirassés (1).

Les *petites forges* et l'*ajustage*, desservis par onze feux ordinaires auxquels le vent est donné par la soufflerie des grosses forges, fournissent à la direction d'artillerie les machines, les fers ébauchés pour le matériel, les balles pour mitraille, etc., et à la direction du port les objets de gréement en fer. Leur outillage, mu par une roue hydraulique de la force de 5 chevaux, se compose d'uue machine à raboter, de cinq tours, de deux cisailles pour découper la tôle, d'un ventilateur, de trois machines à percer, d'une à tarauder, d'une à limer, d'un étau limeur, d'une scie circulaire et d'un bocard. Une limerie est attachée à cet atelier, et lorsque les eaux de l'étang ne permettent d'utiliser ni la roue qui transmet le mouvement à l'outillage, ni celle qui donne le vent aux feux de forge, le mouvement est donné par deux machines à vapeur dites *auxiliaires*, de la force de 6 chevaux chacune, munies d'une machine soufflante à corps de pompe.

(1) La prochaine installation d'un petit marteau de 400 chevaux fera disparaître un marteau et un martinet à bascule, ainsi qu'une roue hydraulique.

C'est dans les temps de sécheresse qu'il y a lieu de faire usage de ces machines. En effet, le ruisseau de Keroual donne en moyenne, par 24 heures, 1,365 mètres cubes, et celui de Coat-Enez, avec ses affluents, 7,145, soit un volume total de 8,510 mètres cubes ; mais si ce volume s'élève pendant la saison pluvieuse à 14 et même à 17,000 mètres cubes, il descend pendant la sécheresse à un produit de 4 à 6,000 mètres cubes, produit bien insuffisant, puisqu'il ne faut pas moins de 12,000 mètres cubes par 24 heures, pour assurer, d'une manière constante, le service de l'usine. Toutefois, la moyenne de 8,000 mètres cubes pourrait suffire à la rigueur, l'usine n'ayant pas occasion de marcher d'une manière continue, ni de se servir de toutes les roues en même temps ; mais, malheureusement, les eaux deviennent tellement basses pendant la sécheresse qu'on est obligé de chômer. Il serait facile de remédier à cet inconvénient en établissant des réservoirs dans le ruisseau de Saint-Pierre. On pourrait aussi diminuer la dépense en supprimant les trois roues hydrauliques qui font mouvoir les marteaux et en les remplaçant par des marteaux-pilons, ce que l'on a commencé à exécuter, comme nous l'avons vu plus haut.

Une roue hydraulique, de la force de 5 chevaux, fait mouvoir un laminoir destiné à laminer les plaques de plomb. Les mêmes plombs expédiés pour les ports sont fondus dans une chaudière, et lorsque le métal est en fusion, il est coulé sur une table disposée à cet effet.

L'approvisionnement de l'usine et l'expédition de ses produits se font par la voie du port. S'il n'y avait que le cours d'eau de la Penfeld pour l'exécution des transports, elle serait impossible, ce cours d'eau n'ayant pas assez de profondeur à la hauteur de l'île factice pour le passage des chalans ; mais, comme la haute mer se fait sentir jusqu'au fond de la Penfeld, on profite des heures de marée pour effectuer les envois.

Les communications de l'établissement ont lieu par des chemins vicinaux qui viennent rejoindre la route de Saint-Pierre à Recouvrance, et celle de Saint-Renan à Brest. Ces chemins ne servent qu'au personnel de l'établissement, surtout aux familles des ouvriers, logées en très grande partie, par l'État, dans des bâtiments environnant l'usine.

L'établissement reçoit des ports au moins 2 millions de kilogrammes de ferraille par an, et il fabrique environ 800,000 kilogrammes de fer, ce qui donne lieu à un emploi de 1,200,000 kilogrammes de ferraille. Il en résulte un encombrement qui, en 1862, s'élevait à 7 millions de kilogrammes que l'oxydation détériorait. Une simple augmentation de 10 ouvriers et l'extension des ateliers permettraient d'élever la fabrication annuelle à 2 millions de kilogrammes. Les améliorations, que S. Exc. M. le ministre de la marine, à son passage à Brest, en 1862, avait promis de faire approuver, ont été en partie réalisées. L'agrandissement des ateliers est d'autant plus désirable que les fers qu'on y fabrique sont reconnus de très bonne qualité. Il n'en peut être autrement, puisqu'ils sont le produit de fers qui ont déjà subi une première opération, et qui n'ont dû être reçus que comme première qualité.

La création récente d'une direction d'artillerie au ministère de la marine semble présager à cette usine importante un meilleur avenir.

---

§ 16. — MACHINE A MATER.

(Voir p. 147.)

Cette machine, établie en 1681 et réparée en 1697, s'élevait alors en talus. Elle doit sa perfection à M. Petit, ingénieur et capitaine de vaisseau, qui l'a exhaussée de 6m,50

en surplomb du côté de l'eau, et élargie de 6 mètres du côté du château. L'appareil employé pour la mâture repose sur un énorme massif de pierres de taille, élevé de 7 mètres au-dessus du niveau de l'eau prise dans les plus basses marées, baigné par la mer, et formant avec sa surface un angle rentrant à la faveur duquel les plus gros navires peuvent s'approcher de la machine. Il se compose de trois fortes bigues ou mâts d'assemblage, longs d'environ 60 mètres, inclinés de 7 à 8 mètres, formant, avec le niveau de la plate-forme, un angle obtus de 120 degrés, liés entre eux par de fortes traverses ou chouquets, et profondément implantés dans le massif. D'énormes haubans ou chaînes, ridés (roidis) par de très grosses caliornes, et aboutissant au rocher sur lequel est assis le château, sont adhérents à cet appareil dont ils contribuent à assurer la solidité. L'inclinaison des bigues et celle du massif, arqué du côté de l'eau dans le sens inverse de la forme extérieure des vaisseaux qui l'accostent, ont été combinées de façon à rendre sûre, facile et prompte l'opération du mâtage.

---

§ 17. — JARDIN BOTANIQUE
ET
MUSÉE D'HISTOIRE NATURELLE.

(Voir p. 148.)

En 1694, sur la demande de M. Desclouzeaux, il avait été établi entre la cour de l'hôpital et la corderie neuve, un *jardin aux simples*, divisé en trois terrasses, pour la culture des plantes usuelles qui seraient employées à l'hôpital. En 1736, ces terrasses s'étant écroulées en partie et menaçant d'écraser la corderie, on rétablit (1738) le jardin qui fut disposé de manière à être approprié à de nouvelles cultures.

tel qu'on se croirait dans quelque coin d'une forêt de la zône torride. Toutefois, ces serres laissent beaucoup à désirer, tant sous le rapport de leurs dimensions que sous celui de leur construction tout-à-fait défectueuse. L'extension de terrain que la marine a obtenue au nord du jardin a permis l'agrandissement, en cours d'exécution, du jardin, et fait espérer le prochain déplacement des serres qui pourront alors être reconstruites sur un plan plus en harmonie avec les connaissances modernes, et de manière à contenir, comme à permettre de développer, en plus grand nombre, les plantes exotiques que l'école de Brest est si bien placée pour recevoir de nos colonies tropicales.

Au jardin est annexé un musée où la botanique, la zoologie et la minéralogie sont représentées. La galerie consacrée à la botanique contient une riche collection d'échantillons bien choisis des divers organes des végétaux, ce qui permet d'étudier en tout temps la morphologie végétale. Elle possède, en outre, un immense herbier où l'on trouve non-seulement les plantes d'Europe, mais encore celles des principales parties du monde, recueillies par les médecins et les pharmaciens de la marine dans leurs laborieuses navigations.

La collection zoologique a été commencée pendant l'hiver de 1788 à 1789. Les grands froids de cet hiver avaient amené aux environs de Brest beaucoup d'espèces d'oiseaux qu'on n'y observe qu'à de longs intervalles, telles que les outardes, les cygnes, les spatules, plusieurs espèces de canards, des hurles, etc. Ce fut l'apparition de ces oiseaux qui suggéra à MM. Dubreuil, premier médecin en chef, et Billard, premier chirurgien en chef, la pensée de créer une collection. Mais les moyens imparfaits de taxidermie qu'on employa n'assurèrent pas une longue conservation aux individus primitivement rassemblés, et il n'en reste qu'une grande outarde en fort mauvais état. Pendant plusieurs années, une seule salle contint ce commencement de collection ; c'est celle qui forme

l'entrée du musée. A la paix, les nombreux voyages que firent nos bâtiments dans les diverses parties du monde enrichirent le musée, par suite des dons des officiers de santé et de vaisseau. En 1821, on ajouta une seconde salle que rendirent bientôt insuffisante les envois du muséum de Paris et les offrandes privées. Lors de la construction de l'hôpital, deux galeries nouvelles furent établies. Dès qu'elles furent prises, M. Léonard, pharmacien professeur, chargé alors du musée (1834) demanda à M. Foullioy, président du conseil de santé, le concours de plusieurs personnes pour le classement des collections. M. Crouan, aîné, pharmacien civil et naturaliste des plus distingués, se chargea de la détermination des mollusques, et M. Paugam, aujourd'hui jardinier botaniste en chef, de celle des mammifères, des oiseaux, des reptiles et des poissons ; M. Langonné, pharmacien de la marine, disposa les échantillons de minéralogie, formant le noyau alors fort restreint de la belle collection actuelle. En 1843, M. Ad. Vincent, pharmacien professeur, conçut un projet d'installation des galeries de botanique, de minéralogie et de géologie. Ce projet, approuvé par M. Foullioy, fut réalisé, sous la direction de son auteur, par MM. Ed. Vincent et G. Cuzent, pharmaciens de la marine, après deux années de travaux préparatoires. Là ne s'est pas bornée la sollicitude de M. Ad. Vincent pour le musée. Par ses dons personnels, comme par sa vigilante attention à procurer de judicieuses acquisitions, il est, à bien dire, le créateur de la collection de minéralogie et de géologie qui, avant lui, se bornait à quelques échantillons contenus dans une montre. En 1858, les galeries avaient besoin d'urgentes réparations. Le temps et l'humidité avaient détérioré un grand nombre d'individus des collections zoologiques. M. Lefèvre, directeur du service de santé, ayant obtenu les réparations nécessaires, toutes les collections furent classées de nouveau par les soins de M. Courbon, alors chirur-

gien de 2e classe, sous la direction de M. Leroy de Méricourt, médecin professeur, chargé du musée de zoologie.

Le musée comprend quatre salles. La première contient, outre des curiosités exotiques de différentes nations, une collection d'insectes, peu nombreuse, mais bien classée. La seconde, qui est la plus grande, renferme les oiseaux, les reptiles, les poissons et les mollusques. La troisième est consacrée aux mammifères et aux crustacés, et la quatrième à la minéralogie, à la géologie et à la botanique.

En 1863, l'accroissement des collections a déterminé le ministère à en charger un conservateur, et M. Ed. Brousmiche, ancien chirurgien principal de la marine, a été nommé à ces fonctions.

---

§ 18. — FORME ou BASSIN DE TROULAN

ET

NOUVEAU BASSIN DE BREST.

(Voir p. 193 et 218.)

BASSIN DE TROULAN. — Creusé dans l'ancienne crique vaseuse de Troulan, et construit sur les plans de Vauban, ce bassin fut commencé en 1683 et terminé en 1687 par l'ingénieur Garengeau. Dès l'origine, il présentait de grands et nombreux inconvénients que nous avons signalés dans nos *Essais de Biographie maritime*, p. 101-102, et auxquels remédièrent successivement MM. Robelin, directeur des fortifications de Bretagne, Ollivier et Groignard, ingénieurs de la marine, le premier en 1702, le second en 1741, le troisième en 1783. Les travaux de ce dernier avaient eu

pour résultat de permettre au bassin de recevoir tous les jours des vaisseaux de 74 canons, et à toutes les marées ceux de 110. Pour y parvenir, M. Groignard avait creusé de 5 pieds l'ancien bassin et avait établi des puisards et des pompes à chapelets qui, doublant le service qu'on pouvait exiger, enlevaient l'eau dans un temps très limité, le fond du bassin étant au-dessous de la laisse des plus grandes marées. Ces pompes, établies dans des galeries souterraines, exigeaient toutefois un certain nombre de bras, ce qui, en raison des fréquentes ouvertures du bassin, entraînait une dépense relativement assez élevée, surtout depuis la suppression des forçats plus particulièrement employés à l'épuisement. On avait atténué cet inconvénient par l'emploi d'une machine à vapeur placée au-dessus de la galerie la plus voisine de la porte d'entrée de l'arsenal. L'entrée du bassin pouvait, par suite des travaux de Groignard, être fermée, à toute marée, par un bateau-porte ayant la forme d'un segment de cercle, comme celui qui existe à l'un des quatre bassins de Recouvrance. Au mois de mai 1822, M. Pestel, directeur des constructions navales, avait remplacé ce mode de fermeture par une *porte flottante*. C'était une simple porte d'écluse ordinaire, que soutenaient, de chaque côté, en amont et en aval, sur toute sa longueur, deux caisses de flotteurs qu'on pouvait à volonté remplir d'eau ou laisser à sec. La hauteur de ces flotteurs, au-dessus du radier, et leur capacité avaient été calculées de telle sorte que la porte pouvait flotter quand les caisses étaient vides, et être coulées quand elles étaient pleines. La manœuvre en était bien simple. A marée basse, on ouvrait des clapets pour laisser couler l'eau, la porte flottait et des chaloupes la conduisaient hors de la passe. Une autre porte, exécutée sur ce modèle, se voyait naguère encore sur la rive opposée, au bassin neuf du Salou, remblayé lors du dérasement de la montagne de ce nom. (Voir l'*Appendice*, § 24, ci-après.)

De 1801 à 1815, on avait exécuté les travaux nécessaires pour dégager les abords de ce bassin. Jusqu'alors son entrée formait un coude causé par le voisinage de l'ancien hôtel de l'Intendance, ou maison du Roi, démoli en 1787. L'espace laissé vacant par cette démolition et celle d'une maison, acquise plus tard, avait permis de faire disparaître l'angle qui anticipait sur le bassin, et de construire un nouveau quai de 88 mètres de développement dont la disposition donnait à son entrée la forme évasée d'un entonnoir.

Malgré les améliorations successives dont il avait été l'objet, ce bassin servait rarement depuis l'extension de notre flotte cuirassée. Aussi, la nécessité de le remplacer devenait-elle de plus en plus indispensable. Il sera satisfait à ce besoin par la construction du nouveau bassin commencé au mois d'avril 1864.

NOUVEAU BASSIN. — Ce bassin, dont l'axe coïncide avec celui de l'ancien bassin, aura 108^{m},80 depuis son arrête extrême supérieure située à 9 mètres de distance de la façade du bâtiment de la serrurerie jusqu'au mur de chute circulaire, et 118^{m},70 de longueur totale. Il aura 13^{m},31 de profondeur au-dessous de ses tablettes. La largeur de l'écluse d'entrée sera de 21^{m},433 au niveau des plus hautes mers de vives eaux. Au pourtour du bassin, une pièce de fonte servant à l'amarrage des vaisseaux sera scellée dans la tablette en pierre de taille, et de petits organeaux en fer zingué seront placés, de 3 mètres en 3 mètres, tout le long de la seconde et de la troisième banquette. Quatre groupes d'escaliers assureront les communications entre le fond et les bords du bassin. Une cuvette, ou rigole centrale, versera les eaux dans un aqueduc voûté destiné à épuiser les eaux du bassin, et qui se rendra au puisard établi dans la chambre des machines. Un deuxième aqueduc, partant du puisard, mais établi à un niveau plus élevé, versera à la mer les eaux du bassin. La chambre des machines, qui aura 26 à 27 mètres

de longueur depuis l'extrémité du pignon ouest des corps-de-garde actuels de l'entrée de l'arsenal et une largeur intérieure d'environ 10 mètres, aura, du côté du port, sa façade décorée de colonnettes en fonte. Sa toiture, composée d'une charpente métallique, sera garnie en tôle zinguée et ondulée sur le versant du côté de la Grand'Rue, et en verre double du côté du port.

Ces travaux sont exécutés sur les plans et sous la direction de M. l'ingénieur Reynès par M. Maublanc qui les a commencés le 1er mars 1864. D'après les conditions de son marché, proposées par lui et acceptées par la marine, cet entrepreneur s'est engagé à les terminer complètement, soit en 18 mois, moyennant la somme de 1,610,000 francs, soit en 15 mois pour celle de 1,660,000 francs, avec 20,000 francs de prime par mois d'anticipation sur ce dernier délai. D'un autre côté, il a consenti à subir 30,000 francs de retenue par mois de retard au-delà du terme de 18 mois.

---

§ 19. — OBSERVATOIRE DE LA MARINE.

(Voir p. 193.)

Dès 1779, M. Trouille, alors simple dessinateur à la direction des travaux maritimes, s'était occupé de dresser, d'après les indications de Borda, les plans d'un observatoire sollicité par l'Académie royale de la marine. Il devait être établi sur le terrain qui fut acheté en 1783, terrain qui, de nos jours, a fait retour au domaine et sur lequel ont été construits le palais de justice, le temple protestant et les maisons adjacentes. A l'observatoire on avait d'abord voulu réunir les autres établissements scientifiques de la marine; mais, après dix ans d'attente, et autant de projets présentés, acceptés ou

refusés, on n'avait encore rien fait, lorsque les représentants du peuple, en mission à Brest, prirent, le 5 ventôse an III, un arrêté portant qu'il serait établi dans le jardin de l'Intendance, un observatoire de 25 pieds de hauteur sur 12 de diamètre, avec un toit tournant. Le ministre Truguet, dans un voyage qu'il fit à Brest, donna la préférence au terrain acquis en 1783, où l'on se borna, en l'an V, à construire un kiosque en bois. Afin de l'isoler, et pour empêcher l'éboulement des terres sur lesquelles il était assis, la marine établit (an X-XI) les murs de soutènement et la rampe qui met en communication la rue d'Aiguillon et le cours Dajot.

Le kiosque ne servit que très peu de temps. On ne tarda pas à reconnaître qu'on n'y obtenait point la stabilité voulue pour opérer avec précision, et il fut remplacé par un cabinet situé dans l'orangerie du jardin de la Préfecture maritime, c'est-à-dire dans le local qu'occupent aujourd'hui les bureaux du commissaire général, des fonds et des revues. Mais l'horizon y était tellement borné que l'on ne pouvait y faire que des observations très incomplètes, au grand déplaisir de M. Maingon, que ses travaux astronomiques avaient fait choisir par M. le préfet maritime Caffarelli, pour successeur de l'abbé Rochou, premier directeur de l'observatoire. Outre que cet observatoire était insuffisant, il était une cause de gêne pour M. l'intendant Redon qui en demanda le déplacement ou la suppression. On eut un moment la pensée d'en élever un sur la grosse tour du château, celle qu'on appelle *la tour de Brest*, et le consentement du département de la guerre faisait regarder comme certaine l'exécution de ce projet, lorsque s'élevèrent des difficultés qui auraient rendu impossibles les observations nocturnes. M. Guépratte, professeur d'hydrographie et directeur de l'observatoire, se résignant à ne pas tenir compte, par rapport à la méridienne, de la situation du pavillon central des casernes de la marine, M. Trouille employa toutes les ressources de l'art à triom-

pher des obstacles qui semblaient s'opposer à ce qu'on y plaçât l'observatoire.

Par sa construction, par les travaux d'utilité et d'embellissement que M. Riou-Kerhalet a fait exécuter en 1857, par sa distribution intérieure et les instruments dont il est pourvu, l'observatoire remplit le but que l'on s'était principalement proposé, assurer le service régulier des chronomètres de la flotte, en créant un intermédiaire indispensable entre les bâtiments armés et le dépôt général des cartes et plans où se centralise le service général des montres marines et des instruments hydrographiques. Les chronomètres déposés sont de quinze en moyenne ; mais ce précieux matériel représente souvent une valeur de plus de 60,000 francs.

Des divers travaux exécutés à l'observatoire, le plus assujétissant est, sans contredit, celui des observations météorologiques qu'on y fait de trois heures en trois heures, de six heures du matin à neuf heures du soir inclusivement, et qui consiste à prendre les indications barométriques, thermométriques, psychrométriques ou hygrométriques ; à noter les directions ou la force du vent, l'état du ciel, la quantité de pluie tombée la nuit et le jour ; enfin, tous les phénomènes atmosphériques de la localité.

Tous les jours on signale, du haut de l'observatoire, au moyen d'un pavillon mâté pendant trois minutes et subitement abaissé, l'heure précise, temps moyen, à la rade, au port et à la ville.

L'assiduité et la vigilance imposées par son service multiple au directeur de l'observatoire, y justifieraient son logement. Une autre considération viendrait encore le motiver. Le ciel, à Brest, est fréquemment nuageux et couvert, ce qui rend les observations difficiles. Le service ne pourrait donc que gagner à ce qu'une présence plus continue lui permît de saisir les moments favorables à l'observation.

Chaque mois, l'officier directeur de l'observatoire, — c'est actuellement M. le capitaine de frégate Belleville que ses goûts et son aptitude appelaient naturellement à ces fonctions, — adresse au dépôt général des cartes et plans de la marine l'état des mouvements des chronomètres et de leur marche. De deux mois en deux mois il transmet au même service les observations de marées recueillies par l'agent du maréographe (*Appendice*, § 31) pour servir à la rédaction de l'*Annuaire des marées*, et de trois mois en trois mois, il envoie les tableaux météorologiques à la société de météorologie de Paris qui les fait imprimer dans le recueil qu'elle publie annuellement.

Situé par 48° 23' 35" de latitude N. et 6° 49' 35" de longitude O., l'observatoire est élevé de 109 mètres au-dessus du niveau de la mer, et établi sur une plate-forme d'où l'on découvre le magnifique panorama de la ville, du port, de la rade et de leurs environs, à une assez grande distance, puisque l'œil embrasse les clochers de Lambézellec, de Plougastel, de Crozon et de Guilers.

---

§ 20. — ANSE SAUPIN.

(Voir p. 199.)

Ce fut le 16 octobre 1784 seulement que la marine fit l'acquisition de la propriété située sur la rive gauche de la Penfeld, et qu'on nommait bastide de l'anse Saupin, du nom de son premier propriétaire, M. Saupin, armateur et fournisseur de bois à la marine, à la fin du XVIIe siècle. Il s'était construit une maison en face de l'anse où il déposait une partie de ses bois; l'autre était emmagasinée dans sa maison de la Grand'Rue n° 54, en face de la fontaine Lochoré, nt l'orifice est bouché par une pierre de taille qui se voit

près de la porte d'entrée du bureau des armements. Avant d'acquérir la bastide et l'anse, la marine les avait tenues à loyer et y avait exploité, de 1762 à 1767, une brasserie remplacée par celle qu'on établit dans l'anse du Moulin-à-Poudre. De nouvelles acquisitions effectuées depuis 1784 ont permis d'augmenter successivement les dépendances de cet établissement et d'y construire, sur les plans de M. Pétot, une buanderie appelée à remplacer celle qui existait dans une partie de l'enclos de Pontanézen. Elle se compose de dépôts pour le linge à blanchir ; de réservoirs pour tremper et préparer les lessives, à la vapeur, suivant divers procédés ; de deux lavoirs couverts et de deux lavoirs en plein air et à eau courante ; d'un atelier d'essorage du linge renfermant trois essoreuses ou hydro-extracteurs à force centrifuge ; d'un séchoir chauffé par six poëles en fonte, substitué en 1856 au séchoir primitif à vapeur qui avait cessé de fonctionner ; de séchoirs en plein air ; de citernes, conduites et distributions d'eau pour toutes les parties de l'établissement ; de deux chaudières à vapeur pour le service des cuviers ; du logement de l'administrateur ; de dépôts de bois et autres accessoires.

En 1834 et 1835, il a été posé dans des terrains rocheux, qu'il a fallu en partie excaver, 3,825 mètres de tuyaux aboutissant à la citerne du combugeage alimentée par les 200,000 litres environ amenés de l'anse Saupin, et les 36,000 provenant de la source de Poulic-al-Léas, amenés également dans cette citerne. Deux machines à vapeur de la force de 8 chevaux chacune, fonctionnant sept à huit heures par jour, élèvent 30,000 litres d'eau de ce réservoir à l'hôpital et le surplus à la cuvette du quartier de la marine.

---

§ 21. — LE PORT NAPOLÉON

OU

PORT DE COMMERCE.

(Voir p. 205.)

M. de Clerville, en 1667, Vauban, en 1683, avaient demandé l'établissement d'un port de commerce distinct du port militaire. M. Desclouzeaux voulant qu'il fût donné suite à ces demandes, proposa, en 1697, d'établir à Porstrein un port d'abri qui aurait eu pour clôture une ceinture de vieux vaisseaux. Cette idée fut soumise, le 16 juin, à un conseil de construction tenu à Brest. Le maréchal d'Estrées, Tourville, Châteaurenault, le marquis de Langeron, M. Desclouzeaux, le chevalier de Coëtlogon et M. Herpin le composaient. Ils furent d'avis que, quand ces vaisseaux auraient été coulés, on les consolidât par des pierres les entourant et par une maçonnerie qui les aurait remplis. Dix-huit mois plus tard, M. Desclouzeaux demanda (9 juin 1699) « qu'il fût ordonné quelques fonds par mois pour travailler au petit port à Porstrein sous le chasteau, proposé à Monseigneur pour retirer les vaisseaux marchands après qu'ils auront fait leur descharge dans le port. »

Aucune suite ne fut donnée à ce projet, et il s'écoula plus d'un siècle avant qu'on s'occupât sérieusement de la création d'un port marchand distinct du port militaire. On avait pourtant reconnu, de tout temps, les grands inconvénients qu'il y avait pour l'un et pour l'autre, à ce qu'ils ne fussent pas séparés. M. de Castries résolut de faire cesser cet état de choses. M. de Blaveau prépara, par ses ordres, un plan dont l'exécution, commencée en 1788, devait donner lieu

à une dépense de 1,116,300 livres. Mais la mort de cet ingénieur et la retraite de M. Desfours, son successeur, firent cesser les travaux. Appelé, sous le ministère de M. Bertrand de Molleville, à les diriger, ainsi que ceux du parc aux vivres projeté, M. Trouille, s'aidant des études de ses prédécesseurs, fit un projet qui, après avoir été examiné par une commission, et accepté par le conseil de la marine, fut soumis à l'approbation du ministre de ce département. Les changements qui, à cette époque, eurent lieu coup sur coup dans tous les ministères, retardèrent l'approbation demandée. Le ministre Lacoste, en l'accordant, le 15 juin 1792, reconnut la nécessité de corriger toute la partie du projet qui concernait le nouveau parc aux vivres, et il ordonna, en conséquence, une refonte générale des projets primitifs. En attendant qu'il envoyât son approbation définitive, il accorda un fonds de 90,000 francs pour l'exécution des travaux qui étaient à peine commencés lorsque M. Trouille fut incarcéré. Les missions dont il fut ensuite chargé par la ville de Brest auprès de la Convention, et sa présence au Conseil des Cinq-Cents, de l'an IV à l'an VIII, l'empêchèrent de reprendre les travaux. Il songeait toujours, néanmoins, à la réalisation de ses projets, comme le témoignent ses plans de l'an VII conservés à la bibliothèque de la ville dans le recueil, en quatre volumes in-folio, des travaux exécutés ou projetés par lui. On y trouve, en effet, un projet de port de commerce sous Porstrein. Communiquant avec le port militaire par un canal percé sous le château, il aurait pu contenir, dans un espace de 64,000 mètres carrés de superficie d'eau, 300 bâtiments de commerce, tirant de 10 à 12 pieds d'eau. Il eût été protégé, du côté de la rade, par trois môles bastionnés du genre de ceux de la darse que l'on venait de faire à Toulon, et le terre-plein sous les murs eût reçu des constructions au-dessus desquelles auraient été pratiquées des rampes mettant le port en communication avec la ville, au moyen

de la suppression de la partie du front bastionné régnant devant ce port.

La question était encore pendante, lorsque M. Tarbé de Vauxclairs fut chargé, en l'an XI, du service des travaux hydrauliques au port de Brest. Son projet du 10 germinal de cette année embrassait des établissements de quais, de rues, des masses de maisons, enfin une ville basse. Le port eût été formé par un demi-cercle ayant le cours Dajot pour diamètre. L'avant-port eût commnniqué à deux bassins affectés, l'un au service des vivres de la marine, l'autre aux bâtiments de commerce, et des rampes, ainsi que des escaliers, auraient facilité les communications entre la ville haute et la ville basse.

Ces projets, comme tous ceux qui concernaient Brest, furent perdus de vue sous le premier Empire. Ce ne fut qu'en 1822 que la question fut reprise. M. l'ingénieur Rabourdin dressa alors un projet de port ayant son ouverture en amont. Les études qu'on fit en cette circonstance amenèrent à reconnaître que le port ne serait réellement utile qu'autant qu'il serait facilement accessible aux habitants des deux rives, et cette condition, alors impossible à remplir, fit décider, en 1823, que l'établissement d'un port à Porstrein devait être ajourné jusqu'à l'époque où un pont relierait les deux parties de la ville de Brest.

Lorsque, vers 1840, le gouvernement de juillet arrêta la création de diverses lignes de bateaux à vapeur transatlantiques, la solution des deux questions connexes — le pont et le port de commerce — devint, plus que jamais, l'objet des préoccupations de toutes les personnes animées du désir de voir notre cité acquérir l'importance qui lui est assignée par la nature. Dès 1843, des députations composées de MM. Bizet, Pesron, F. de Kerjégu, allèrent à Paris et demandèrent qu'un port de commerce fût établi dans des conditions telles qu'il pût servir de point d'attache à l'une des lignes de paque-

bois. Devenu Maire en 1848, M. Bizet redoubla d'activité pour faire triompher la cause dont il était, depuis plusieurs années, le champion infatigable. La création, en 1852, de la chambre de commerce lui fournit des auxiliaires. Ses membres, notamment son président M. Pesron, agirent activement, soit de leur côté, soit concurremment avec le tribunal de commerce, et tous furent énergiquement secondés par M. le baron de Lacrosse, sénateur, par M. le Préfet du Finistère, et par les vœux du Conseil municipal de Brest ainsi que par ceux du Conseil général du département.

Dès que le chemin de fer venait à Brest, entraînant comme conséquence naturelle l'arrivée des transatlantiques nationaux et étrangers, dans une magnifique rade si bien située sous le rapport de l'attérage, il ne s'agissait plus d'un petit port de commerce, comme ceux projetés jusqu'en 1822. Aussi, pendant que les organes naturels des intérêts de Brest faisaient des démarches auprès du gouvernement, les ingénieurs s'occupaient de dresser le projet d'un port en harmonie avec les nouveaux besoins. Une première étude fut présentée, en 1847, par MM. Le Helloco, ingénieur ordinaire, et Le Pord, ingénieur en chef, mais ce projet, eu égard aux évènements politiques, ne fut suivi d'aucun résultat. Le véritable point de départ du port aujourd'hui en construction se rapporte à l'avant-projet présenté, en 1855, par MM. Garet, ingénieur ordinaire, et Le Pord, ingénieur en chef. En même temps que ce projet était adressé à Paris, la ville de Brest offrait son concours dans la dépense pour un million.

Ce projet fut pris en considération par S. Exc. M. Rouher, ministre des travaux publics, qui écrivait le 5 avril 1856 :

« Monsieur le préfet, j'ai examiné en conseil général des ponts et chaussées l'avant-projet présenté par MM. les ingénieurs pour la création, en avant de Brest, d'un nouveau port de commerce, à la dépense duquel le conseil municipal de cette ville a offert de contribuer pour un million.

« J'ai reçonnu avec le conseil qu'il y avait lieu d'adopter les dispositions suivantes :

« Il est pris acte de l'offre faite par le conseil municipal de la ville de Brest, dans sa délibération du 19 octobre 1855, d'une subvention d'un million de francs pour être affectée à la construction d'un port de commerce sous les murs de cette ville ; cette offre est acceptée, et la nécessité de ce nouvel établissement maritime est admise en principe.

« 2° M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département fera dresser, le plus tôt possible, un avant-projet de ce port de commerce.

« 3° Cet avant-projet devra satisfaire aux conditions suivantes. »

Puis venait le programme des dispositions essentielles à observer.

C'est le projet demandé par la dépêche ci-dessus qui fut présenté, en décembre 1856, par MM. de Carcaradec, ingénieur ordinaire, et Maitrot de Varenne, ingénieur en chef. Une décision ministérielle du 26 mars 1857, en indiquant certaines modifications de détail, prescrivit de soumettre le projet à une commission nautique, puis de procéder aux conférences mixtes entre les divers services intéressés, et finalement aux enquêtes publiques qui eurent lieu en juillet 1858. Dans ces enquêtes intervinrent quelques opposants, entre autres M. Aristide Vincent qui demandait que le port fût construit à Landévennec, et M. Leroy de Kéraniou, qui combattait le projet d'une manière radicale et proposait l'établissement d'un port dans l'anse de Kerhuon, ainsi qu'il a été dit (*voir ci-dessus*, p. 256). Ce dernier, appuyé par de hautes influences, obtint la faveur d'être entendu au conseil général des ponts et chaussées ; les ingénieurs furent appelés à leur tour, et le débat devint contradictoire au sein de ce conseil, présidé par le ministre lui-même. Ceci ce passait dans les premiers mois de 1859. En même temps, M. Leroy

de Kéraniou, invoquant les sympathies que lui avaient manifestées plusieurs de nos notabilités maritimes, obtenait l'examen de son projet par le conseil d'amirauté qui, par sa délibération du 5 août 1859, s'y montra favorable.

Le port de Porstrein sortit enfin victorieux des longues épreuves qu'il avait eu à subir, et, après l'accomplissement des formalités voulues en pareil cas, il fut décrété le 24 août 1859 (1). La dépense était évaluée à quinze millions, y compris le million de la ville. Une médaille en argent et en bronze, du module de 0m,070 millimètres, a été frappée pour perpétuer le souvenir de la décision impériale du 24 août 1859. Elle porte, au droit, l'effigie de l'Empereur, et au revers, pour légende : Chambre et tribunal de commerce de Brest. — Création d'un port de commerce à Porstrein. — Décret du 24 août 1859. — Napoléon III Empereur. — Rouher ministre. — 1859.

Dans la discussion du projet, on avait réservé l'aménagement intérieur ; le projet de cet aménagement, sans changer sensiblement l'ensemble, introduisait un bassin à flot, et cette modification parut assez importante pour que les formalités premières fussent renouvelées ; la commission nautique intervint de nouveau, on procéda également aux conférences mixtes, et enfin un décret du 26 avril 1862 a consacré l'exécution du port Napoléon dans ses dispositions actuelles. La dépense a été portée de 15 à 16 millions.

(1) Afin de s'éclairer sur la possibilité de créer ultérieurement, si le besoin s'en faisait sentir, un port de commerce dans l'anse de Kerhuon, M. le ministre des travaux publics a alloué à M. Leroy de Kéraniou, sur les fonds de son département, pendant chacun des exercices 1861, 1862 et 1863, une somme de 6,000 francs, pour qu'il pût continuer les études par lui commencées en vue de cette création, et M. Plocq, ingénieur des ponts et chaussées, autorisé par S. Exc. à prêter son concours à M. Leroy de Kéraniou, a reconnu cette possibilité.

Ainsi le port Napoléon n'est pas seulement destiné, dans la pensée de ses auteurs, à donner au commerce local les satisfactions qu'il réclamait, mais il doit encore, dans cette même pensée, répondre à la prévision d'un grand développement de commerce maritime dans la rade de Brest et servir de point d'attache à l'une des lignes de paquebots transatlantiques. Les proportions qui lui ont été données sont en rapport avec cette destination. D'après les plans en cours d'exécution, elles sont celles d'un port de premier ordre, appelé à recevoir des bâtiments du plus fort tonnage, et remplissant toutes les conditions d'un vaste établissement maritime. La surface d'eau abritée par son enceinte, sera de 29 hectares, la superficie des terre-pleins formés sur ses rives de 41 hectares, et la longueur des quais de 3,100 mètres dont 1,200 de bassin à flot et 400 de port d'échouage. La superficie totale prélevée sur la rade et sur ses grèves, par les ouvrages formant l'enceinte, sera de 79 hectares.

Le port Napoléon sera, en outre, susceptible de recevoir toute l'extension que pourraient réclamer les besoins de l'avenir ; il suffira de prolonger la jetée d'abri dans des conditions semblables à celles de son premier établissement, et d'une manière pour ainsi dire illimitée. Il sera placé sous les murs mêmes de la ville, et occupera la portion de la rade formant les anses de Porstrein et de Poulic-al-lor, en s'établissant sur le haut-fond connu sous le nom de *banc de Saint-Marc*, sur lequel les bâtiments de fort tonnage ne peuvent s'aventurer sans danger, et, par conséquent, il ne diminuera en rien l'espace utile aux mouvements de la rade. C'est au moyen d'un creusement dans les vases de ce banc que s'établira le fond du port. La quantité de vases que devra enlever ce creusement sera d'environ deux millions de mètres cubes. Il a été constaté par des sondages opérés sur toute l'étendue que devra occuper le port, que le rocher se trouve partout à une profondeur qui rendra le creusement possible.

L'enceinte du port consistera dans un système de jetées présentant les dispositions suivantes. Une première jetée partant de la pointe du château et dirigée vers le S.-E., s'étendra jusqu'à 600 mètres environ de cette pointe sur 70 mètres de largeur. Le musoir de son extrémité se combinera avec la direction d'une autre jetée parallèle au rivage pour former la passe d'entrée du port, ouverte de manière à être masquée de tous les vents inférieurs au S.-S.-O., et ainsi de tous les vents dangereux pour cette partie de la rade. Cette passe aura 140 mètres de largeur. La jetée d'abri, parallèle au rivage, s'étendra vers l'Est sur une longueur de 1,000 mètres jusqu'au point où viendra la rencontrer, à angle droit sur sa direction, une troisième jetée transversale fermant le port du côté Est, tout en laissant une passe navigable entre son extrémité et celle de la jetée du large.

C'est dans l'enceinte formée par ces trois jetées que s'établiront les bassins et les quais du port. Deux traverses de 133 mètres de longueur sur 55 mètres en moyenne de largeur divisent en trois bassins la partie attenant au quai de rive. Aux deux bassins extrêmes sont les ports d'échouage. Le bassin à flot se trouve à l'Est, où il aura 400 mètres de longueur sur 200 mètres de largeur, et son écluse pourra recevoir les transatlantiques.

L'accès du port par la ville, et réciproquement, a nécessité la construction de grandes rampes prenant leur naissance sur la place du château qui a subi elle-même une grande transformation. Ces rampes ont un développement de 1,000 mètres, et si l'on ajoute leur prolongement jusqu'au chemin de la gare, ce développement sera de 1,700 mètres. Leur pente varie de $0^m,03$ à $0^m,04$ par mètre, ce qui les rend très accessibles. Leur largeur entre les trottoirs est de 9 mètres et la largeur minimum de ces trottoirs est de 2 mètres, ce qui porte la largeur totale des rampes à 13 mètres. Au centre de ces rampes est un palier de 30 mètres avec un

escalier double donnant accès sur le terre-plein des quais du port. Pour plus de facilité d'accession, il a été pratiqué, près de la porte dont nous parlerons tout-à-l'heure, un grand escalier de 5^m,20 de largeur, divisé en trois parties par deux grands paliers. Le tout est construit en granit. Les rampes et le grand escalier sont bordés de parapets en maçonnerie recouverts d'un bahut en granit, le tout d'une hauteur de 1 mètre. Ces rampes et leurs accessoires constituent un travail d'un bel effet.

Pour l'exécution des rampes, escaliers, etc., travaux qui ont duré trois ans, il a été enlevé 20,000 mètres cubes de rocher et de terre, 25,000 mètres cubes de maçonnerie, et 600 mètres de granit sont entrés dans cette construction.

L'ensemble des travaux que nous venons d'exposer a été exécuté sous la direction de MM. de Carcaradec, ingénieur ordinaire, et Maitrot de Varenne, ingénieur en chef. L'entrepreneur de l'exploitation des carrières et du dragage est M. Le Tessier de Launay, et celui des murs de quais et des blocs leur servant de fondations, — chacun d'eux cube en moyenne de 40 à 45 mètres cubes, — M. Grandhomme. L'entrepreneur des rampes et de leurs accessoires a été M. Leconte qui avait déjà exécuté d'une manière aussi satisfaisante un bassin à flot et des jetées à Granville.

A quelques mètres en amont du grand escalier mentionné plus haut, est la porte Napoléon, ainsi nommée par le génie militaire. Elle a remplacé celle qui avait été construite en 1835. Elle est située au bas et en dehors du cours Dajot, dans l'angle rentrant formé par la face gauche de la pièce de fortification portant le n° 19 *bis*, où était précédemment le gymnase militaire, et par l'ancienne face droite du bastion n° 21, au bas du cours.

C'est un édifice rectangulaire d'environ 26 mètres de largeur de façade. Il est divisé symétriquement en trois parties dont celle du centre est percée de deux portes à plein-cintre,

séparées par une pile ou piédroit dont la largeur sur les façades est de 1m,70. Ces baies ont de hauteur 5m,50 sur une largeur de 3m,70. Les deux autres parties semblables contiennent chacune deux chambres (l'une au rez-de-chaussée, l'autre au-dessus) qui sont éclairées du côté de la ville par une fenêtre à plein-cintre avec chambranles décorés de moulures ; sur la façade opposée, du côté de la rampe y aboutissant, sont percées des meurtrières pour en défendre les approches. L'édifice est séparé de cette rampe par un profond fossé sur la contrescarpe duquel s'abattent les ponts-levis de ces deux portes dont les chaînes de manœuvre passant sur des poulies placées en arrière des baies, sont mises en mouvement au moyen d'un système de contre-poids variables (*système Poncelet*).

Son architecture, bien que sévère, ne manque pas d'une certaine élégance par sa régularité et par le soin que M. l'entrepreneur Édouard Barrier a apporté à son appareil. Elle est couronnée d'un entablement à consoles cannelées soutenant une corniche bien profilée, laquelle supporte un attique d'amortissement servant de parapet pour la mousqueterie, au moyen d'une banquette placée en arrière de la plate-forme de niveau avec le terre-plein du cours Dajot.

La porte et le fossé sont encore défendus par une casemate à feu de revers établie sous le grand escalier situé près de ce fossé, et auquel on communique par un flanc en retour d'équerre qui joint la porte, flanc dans lequel existent aussi des meurtrières pour défendre l'approche des ponts-levis.

En arrière, c'est-à-dire au pied de l'escalier qui, du bas du cours, communique à cette porte, est un corps-de-garde de surveillance, d'un style en parfaite harmonie avec celui de l'édifice principal. Il est précédé d'un pérystile de trois arcades à plein-cintre très bien appareillées, avec impostes et archivoltes de bon goût, et couronné d'une corniche simple avec attique d'amortissement.

§ 22. — DIGUE ou ILE FACTICE.

(Voir p. 212.)

Au mois de messidor an XI, M. Tarbé de Vauxclairs voulant remédier à l'insuffisance des parcs ou chantiers servant au dépôt des bois de construction, proposa l'établissement, à 500 mètres de l'arrière-garde du port, d'une digue ou île artificielle se terminant à l'embouchure de l'anse de la Villeneuve, et ayant, de chaque côté, un canal servant, soit à la fréquentation de l'usine située au fond de cette anse, soit au flottage des bois que l'on y fait monter ou descendre. Exécutée par les forçats au moyen de déblais provenant principalement des excavations de la cour du magasin général, elle a été terminée en 1818. Sa longueur est d'environ 650 mètres, sa largeur moyenne de 43 mètres et sa superficie de 2 hectares 34 ares.

En construisant cette digue, on n'avait pas voulu seulement en faire un lieu de dépôt, on s'était proposé un autre but qui a été atteint : c'était d'accumuler, pendant quelques heures, à chaque marée, en amont de la digue, les eaux amenées par divers petits cours d'eau, et se réunissant en quantité suffisante pour rendre, par leur mélange avec l'eau de mer, le séjour des tarets impossible dans cette partie du port, ce qui a permis d'y établir de vastes dépôts de bois.

---

§ 23. — HOPITAL DE LA MARINE.

(Voir p. 213.)

Les salles en bois construites au début de la guerre de 1778, sur l'emplacement de l'hôpital incendié en 1776, et celles qu'on établit ensuite, tant à l'ancien séminaire qu'à

Pontanézen, n'étant en harmonie ni avec les besoins du service ni avec les conditions exigibles de salubrité, on avait, à diverses reprises, présenté des projets d'hôpitaux restés sans exécution, lorsqu'il fut décidé qu'un hôpital nouveau serait construit à la place des salles élevées à l'endroit où était l'hôpital incendié : les plans dressés par M. Lamblardie ont été exécutés par M. Trotté de la Roche, qui les a modifiés dans le cours des travaux. M. de Clermont-Tonnerre, ministre de la marine, posa, le 6 octobre 1822, la première pierre du nouvel hôpital, et lui donna son nom, auquel a été substitué, en 1830, celui d'hôpital de la marine. Commencé immédiatement en vue de contenir 1,700 malades et la plus grande partie des bâtiments du service administratif, médical et pharmaceutique, il n'a été totalement occupé qu'en 1834. Les prévisions primitives ne se sont pas réalisées, car les 28 salles et 24 cabinets dont se compose l'ensemble de l'hôpital ne peuvent contenir que 1,200 lits. Il est vrai qu'en cas de nécessité absolue, un troisième rang de lits pourrait être ajouté et qu'une centaine environ de lits supplémentaires pourraient être placés dans les galeries vitrées du premier étage servant ordinairement de promenoirs pour les malades.

On parvient à l'hôpital en traversant un passage ou portion de rue formant le prolongement de la rue de la Mairie, dont il est isolé par une porte-cochère et une petite porte latérale de service. Cette portion de rue a été cédée par la ville à la marine, en échange de divers filets d'eau, suivant acte notarié du 29 septembre 1823, et cet échange, qu'avait autorisé l'ordonnance royale du 23 août précédent, a été définitivement consacré par la loi du 20 avril 1854. A gauche de ce passage sont le corps-de-garde, les logements des sœurs de la Sagesse qui desservent l'hôpital, la boucherie, la cuisine et leurs dépendances ; à droite, les logements de l'aumônier, de l'infirmier-major, du jardinier-botaniste, les magasins con-

tenant le matériel nécessaire au service de l'établissement, les bureaux du conseil de santé et ceux de l'administration, où se délivrent les permissions de visiter l'hôpital à ceux qui n'en ont pas l'entrée de droit. Au-dessus des bureaux du conseil de santé est placée la bibliothèque de l'école de médecine navale. Formée en l'an XI par M. le préfet maritime Caffarelli, au moyen d'environ 800 volumes d'ouvrages spéciaux qui existaient dans la bibliothèque du port, elle s'est rapidement accrue depuis plusieurs années, et se compose aujourd'hui de 10,000 volumes d'ouvrages spéciaux. Cet accroissement est dû en partie aux envois du ministère de la marine, mais beaucoup plus aux achats faits directement par le conseil de santé, au moyen des versements qu'effectuent les officiers de santé, soit à leur entrée à l'école, soit lors de leurs avancements successifs. Dirigée par M. Berdelo, ancien chirurgien de première classe de la marine, en qui ses confrères, comme les plus jeunes élèves, rencontrent un dévouement éclairé et un empressement égal à faciliter leurs travaux, elle est d'une utilité qu'on apprécie chaque jour davantage.

Comme complément des moyens d'instruction se présentent ensuite le jardin des plantes et le musée d'histoire naturelle (*Appendice*, § 17), placés l'un et l'autre à droite du passage dont nous avons précédemment parlé, et accessibles par un escalier établi dans la cour plantée qui les sépare des bureaux du conseil de santé et de la bibliothèque.

La porte d'entrée de l'hôpital ouvre sur un portique semi-circulaire, et donne accès sur une rampe conduisant à un préau planté qui sert de promenade aux marins, soldats et ouvriers malades. A gauche de ce préau, et dans un corps de bâtiments se prolongeant en retour d'équerre derrière la chapelle dont nous parlerons plus loin, sont les salles des malades. Celles du rez-de-chaussée sont séparées de la rampe préau par une galerie où les malades trouvent un abri

pendant l'hiver. Les salles supérieures, dont deux, ainsi que les cabinets adjacents, sont exclusivement réservées aux officiers, communiquent entre elles par des galeries vitrées ou promenoirs. A droite sont les logements des officiers de santé de garde, l'arsenal de chirurgie, la pharmacie de service, l'amphithéâtre des cours, — celui de clinique est dans une des cours situées entre les salles de malades, — la lingerie et le magasin du mobilier au-dessous. On ne peut quitter l'hôpital sans avoir visité la lingerie. Il faut l'avoir vue pour se faire une idée du parti que les sœurs de la Sagesse savent tirer de l'aménagement des draps, des serviettes, des chemises, des bonnets de coton, etc., en leur faisant décrire des arabesques, comme si dans ce vulgaire détail domestique, elles s'attachaient encore à réaliser la double pensée qui les domine sans cesse, distraire et soulager la douleur. Cette dernière partie de leur évangélique mission est, de leur part, l'objet de soins assidus apportés à la direction de la paneterie, de la boucherie, de la cambuse et de la cuisine où règnent un ordre parfait et une vigilante attention à ce que les aliments des malades, reçus par l'administration après un sévère examen, leur soient délivrés dans les conditions les plus favorables à l'amélioration de leur état.

A l'extrémité du préau, en face et dans l'axe du portique semi-circulaire qu'on franchit en entrant dans l'hôpital, il avait été construit, à l'origine, une chapelle accessible par un large perron de 22 marches, et dont le principal ornement consistait en quatre colonnes et quatre pilastres monolithes d'ordre ionique composite, en granit veiné de Laber, avec chapiteaux et socles en marbre noir veiné de blanc, ou calcaire de l'île Ronde. Analogue, quant à sa composition, au granit ou syénite d'Égypte, dont il ne diffère que par une couleur un peu plus bleuâtre, une dureté un peu moindre et la présence de mica au lieu de l'amphibole, qui

caractérise la syénite, le granit de Laber — on l'a employé à faire le soubassement de l'obélisque de Louqsör, sur la place de la Concorde, à Paris — peut, on le sait, soutenir la comparaison avec les plus beaux marbres. S'il est moins dur que celui de l'Égypte, il l'est encore assez cependant pour que la taille et le poli des quatre colonnes et des quatre pilastres aient exigé l'emploi de 4,274 journées d'ouvriers.

Cette chapelle présentait plusieurs inconvénients, l'accès en étant difficile, pénible même pour les malades, obligés pour s'y rendre, de gravir les 22 marches du perron destiné à racheter la différence de 3m,40 qui existait entre le sol du préau et celui de la chapelle. Puis, déduction faite de l'espace nécessaire au passage central, de celui qui devait rester libre devant le sanctuaire, de celui, enfin, qu'occupaient les bancs des sœurs hospitalières, il ne restait, pour les fidèles, que 160 places, nombre insuffisant. Ces inconvénients frappèrent l'Empereur qui, dans sa visite de l'hôpital, le 10 août 1858, prescrivit de rechercher les moyens d'y remédier le plus convenablement et le plus économiquement possible, soit qu'on pût modifier la chapelle en l'agrandissant, soit qu'au contraire il fallût la reconstruire entièrement. Une dépêche ministérielle du 27 août ayant ordonné l'exécution des volontés de l'Empereur, les études auxquelles M. l'ingénieur Verrier se livra dans ce but démontrèrent que l'abaissement du sol de la chapelle et les modifications qu'il entraînerait dans sa disposition et son ornementation intérieure, auraient amené à un résultat complètement inadmissible, au point de vue de l'art, dans un établissement de cette nature et de cette importance. Mais ce n'était là que la moindre des objections qu'aurait soulevées l'adoption de ce parti. A quelque combinaison que l'on se fût arrêté, si la chapelle ancienne avait été conservée, elle n'aurait pu, dans aucun cas, être accessible à plus de 500 malades. Enfin, les travaux à exécuter dans cette hypothèse auraient été presque

équivalents à une reconstruction complète, et cela pour n'obtenir qu'un édifice insuffisant et dans lequel tous les artifices de décoration, tant intérieure qu'extérieure, ne seraient parvenus que bien imparfaitement à pallier le manque de proportion entre sa largeur et sa hauteur. Ainsi conduit forcément à construire une nouvelle chapelle, M. Verrier dressa des plans où il concilia habilement l'économie avec les convenances, c'est-à-dire avec une décoration sobre et sévère. Utilisant, dans le nouvel édifice, la plus grande partie des éléments décoratifs de l'ancien, il put : 1° replacer en avant de la façade exhaussée et élargie le porche dorique qui surmontait le perron, moyennant l'addition de fenêtres latérales et de chaînes d'angle ; 2° réemployer les colonnes et pilastres monolithes ; 3° faire usage, en son entier, de la riche corniche d'ordre dorique qui couronnait l'ancienne chapelle, et qui, en raison de l'exhaussement de celle-ci sur son soubassement, s'est trouvée avoir reçu précisément la hauteur qui convient à la corniche du couronnement de la nouvelle façade.

Le plan de la chapelle est un rectangle. Les malades y accèdent sans fatigue et à l'abri par les galeries ou promenoirs dont nous avons déjà parlé, et qui aboutissent à des portes de niveau avec elles. A l'intérieur, cette chapelle est divisée en deux parties inégales. La première constitue la nef. La seconde est occupée, au milieu, par le sanctuaire disposé en hémicycle; sur le côté gauche, par deux sacristies superposées et communiquant par un escalier tournant ; sur la droite, par un oratoire ou chœur réservé aux sœurs et ouvrant sur le sanctuaire.

La nef est éclairée par vingt croisées disposées symétriquement sur deux étages, et fermées par des vitrages en plomb avec verres de couleur. Elle est couverte par un plafond plat, découpé en caissons ornés de rosaces par des nervures ou fausses poutres saillantes dont les principales correspondent

à des pilastres corinthiens élevés sur un soubassement très simple.

Le sanctuaire reçoit le jour par une grande fenêtre centrale. Son plafond a la forme d'une voûte sphérique dont la partie antérieure, berceau cylindrique limité par deux arcs doubleaux, à l'aplomb des pilastres, vient aboutir à une calotte sphérique ornée de caissons. Au milieu de ce sanctuaire est l'autel, surmonté d'un baldaquin reposant sur les colonnes provenant de l'ancienne chapelle. Les pilastres qui ont la même provenance sont noyés dans les parois du sanctuaire.

Au milieu de la façade principale, et immédiatement en arrière, s'élève le clocher, de forme octogonale, dont la chambre supérieure est disposée de manière à ce qu'elle puisse recevoir une ou deux cloches. Celle qu'on s'était proposé d'y placer provenait de la citadelle de Bomarsund, prise et détruite, en 1854, par les troupes françaises. Conservée au dépôt de l'artillerie de la guerre, elle avait été mise par le ministre de ce département à la disposition de son collègue de la marine pour servir à la nouvelle chapelle, et baptisée le jour de la bénédiction de cette chapelle, elle avait eu pour parrain M. l'archiprêtre Mercier, curé de l'église paroissiale de Saint-Louis, et pour marraine M[me] la comtesse de Gueydon, lorsque peu d'heures après la cérémonie du baptême, pendant qu'on travaillait à l'élever à son point de suspension définitif, la rupture du palan sur lequel les ouvriers agissaient, détermina sa chute et sa fracture en plusieurs morceaux qui ont servi d'abord à l'exécution du moule de la nouvelle cloche, et sont ensuite entrés dans la fonte de cette dernière.

Quant à l'ornementation extérieure, elle a été conçue et exécutée dans un style en rapport avec celui des bâtiments avoisinants, notamment avec celui du portique semi-circulaire dont il a été parlé.

La chapelle peut contenir 840 personnes, chiffre qui satisfait aux plus grandes exigences du service religieux ; si, par de très rares exceptions, il en était autrement, une seconde messe dite par un aumônier temporairement adjoint à celui de l'hôpital remédierait facilement à cet inconvénient, essentiellement momentané. Elle a été solennellement bénite, le 12 février 1863, par Mgr l'évêque de Quimper et de Léon, en présence de M. le vice-amiral comte de Gueydon, préfet maritime, et des autorités civiles et militaires.

De la citerne du combugeage où se réunissent les deux conduites d'eau de l'anse Saupin et de Poulic-al-Léas, 30,000 litres d'eau sont élevés, chaque jour, par deux machines de la force de 8 chevaux chacune, pour le service de l'hôpital.

---

§ 24. — BASSINS DU SALOU.

(Voir p. 213 et 217.)

Le premier de ces bassins dont M. de Clermont-Tonnerre avait ordonné la construction, lors de son voyage à Brest, en 1822, pour servir au radoub des vaisseaux de troisième rang et des frégates, fut commencé aussitôt après le départ du ministre, par MM. Lamblardie et Vauthier, auteurs des plans, c'est-à-dire que, pendant les mois de novembre et de décembre, on déblaya et l'on enleva 5,323 mètres cubes de rocher et 2,631 mètres cubes de terres et pierrailles provenant de la démolition d'une partie de mur de la fortification qu'il fallait reculer pour agrandir l'emplacement du bassin. Terminé, en 1827, par M. Talabot, il a été provisoirement remblayé lorsqu'on a commencé les travaux de dérasement de la montagne du Salou.

Cette montagne était antérieurement couronnée par une courtine et un bastion casematé, faisant partie de l'enceinte fortifiée du corps de place (rive droite) dont ces ouvrages constituaient l'extrémité nord.

Par suite de l'achèvement des ouvrages fortifiés de Quéliverzan et de leur jonction à l'enceinte du corps de place, les fortifications du Salou devinrent inutiles pour la défense, et le département de la guerre fit à celui de la marine, le 12 mars 1851, la remise des terrains militaires qui couvraient la montagne du Salou et faisaient enclave au milieu de ceux compris dans l'enceinte de l'arsenal maritime.

Ce fut en 1855 que, sur la proposition de MM. Fauveau, directeur des constructions navales, et Méry, directeur des travaux hydrauliques, on conçut le projet d'utiliser les terrains ainsi concédés à la marine, en dérasant jusqu'au niveau des quais la montagne du Salou dont la crête s'élevait de 25 à 30 mètres au-dessus de ce niveau, pour créer, sur son emplacement une vaste esplanade, présentant la forme d'un promontoire contourné par une des principales sinuosités de la Penfeld.

A l'extrémité ouest de ce promontoire, c'est-à-dire dans sa partie la plus large, celle où il vient s'appuyer au talus de la montagne qui borde toute la rive droite du port militaire, on proposait de créer un grand bassin de radoub qui aurait une entrée à chacune de ses extrémités, et viendrait ainsi déboucher de part et d'autre dans l'axe du chenal, en aval et en amont de la sinuosité qui enveloppe l'esplanade du Salou. Le reste de cette esplanade devait, d'ailleurs, recevoir des forges, ateliers et établissements divers dont la création était devenue nécessaire par suite du développement, toujours croissant, de notre marine à vapeur.

Quoique ce projet de bassin fût dès-lors admis en principe, l'insuffisance des allocations budgétaires attribuées au service des travaux hydrauliques ne permit pas, à cette époque,

de prendre les mesures nécessaires pour que son creusement et sa construction pussent être entrepris concurremment avec le dérasement de la montagne. On ne s'occupa donc que de cette dernière opération, et les travaux d'excavation qui s'y rapportaient furent adjugés, le 16 octobre 1856, à M. Le Tessier de Launay. Dix mois plus tard, on décida que la limite du dérasement de la montagne serait reportée à 30 mètres plus loin vers l'ouest qu'on ne l'avait projeté d'abord, ce qui permettrait de donner au double bassin de radoub une longueur notablement plus considérable que celle qu'il devait avoir, d'après les mêmes études, et un traité additionnel consacra cette modification.

Dans ces conditions, la superficie totale de l'esplanade du Salou, y compris les terre-pleins des quais qui entouraient anciennement la montagne, sera d'environ 49,600 mètres carrés, dont 25,988 auront été conquis sur l'emplacement même de la montagne.

Le cube des déblais, pour la plus grande partie rocheux, (gneiss compacte), sera de 584,000 mètres cubes, et la presque totalité de ces déblais aura été transportée, au moyen de gabares à clapets, sur l'emplacement des jetées et terre-pleins du port de commerce, en construction à Porstrein, à l'exécution desquels ils auront ainsi contribué dans une large proportion.

Le dérasement de la montagne du Salou sera complètement terminé dans les premiers mois de 1865.

On n'avait néanmoins pas tardé à reconnaître, en raison des immenses avantages que devait trouver la marine dans l'usage du double bassin projeté, qu'il y aurait des inconvénients très graves à différer l'exécution de celui-ci jusqu'à l'époque où le dérasement de la montagne serait achevé. En conséquence, un nouveau traité fut passé avec M. Le Tessier de Launay, le 6 mars 1858, à l'effet d'exécuter immédiatement le creusement de la fouille dans laquelle devait être

construit ce bassin. Ce travail spécial d'excavation, qui comporte environ 126,000 mètres cubes de déblais de roc, sera complètement terminé vers le milieu de l'année 1865.

Enfin, le 23 juillet 1859, les travaux de construction proprement dits et autres ouvrages accessoires du double bassin furent adjugés à M. Kermarec, entrepreneur, qui devait les avoir complètement terminés à la fin de l'année 1867; mais une modification apportée, au commencement de l'année 1864, au traité primitif, a restreint les travaux à exécuter par cet entrepreneur à ceux qui se rapportent à la construction de la partie sud du double bassin et des deux écluses qui la limitent à ses deux extrémités, et a fixé au mois de septembre 1866 le terme accordé pour le complet achèvement de ces travaux.

Ce bassin, dont les plans et devis, dressés par MM. Verrier, ingénieur, et Dehargne, directeur des travaux hydrauliques, ont été approuvés, le 17 juin 1859, par M. l'amiral Hamelin, ministre de la marine, aura 234 mètres de longueur totale, de dehors en dehors des musoirs extrêmes de ses deux entrées. Sa longueur, entre les têtes intérieures des deux écluses, sera de 220 mètres, ce qui lui permettra de recevoir des bâtiments de 226 mètres de longueur. Il aura 28 mètres de largeur aux écluses extrêmes, et 34 mètres dans la partie du bassin comprise entre celles-ci. Le seuil des heurtoirs des écluses sera établi, pour l'écluse sud, à 3 mètres en contre-bas des plus basses mers d'équinoxe, et pour les deux autres écluses, à 4 mètres en contre-bas des mêmes basses mers, ce qui permettra à nos plus grands bâtiments cuirassés d'entrer tout armés dans ce double bassin, par son extrémité nord, à toute marée, même de morte-eau. Cette forme de radoub pourra donc, en raison de ses dimensions, recevoir des bâtiments de la dimension du *Great-Eastern*.

Dans sa partie centrale, une troisième écluse qui sera, comme les écluses extrêmes, fermée par un bateau-porte, permettra de le diviser, au besoin, en deux bassins indépendants l'un de l'autre, ayant chacun son entrée spéciale. Ces deux bassins seront de longueur inégale, celui du sud ayant 20 mètres de plus que celui du nord.

Toutes les parois des bassins et des écluses seront recouvertes d'un fort revêtement en granit de Laber.

L'épuisement de l'ensemble des deux bassins, séparés ou réunis, sera effectué, en moins de cinq heures, au moyen de pompes conduites par deux machines à vapeur de 120 chevaux chacune; ces appareils seront, d'ailleurs, disposés de façon à opérer également l'épuisement des deux nouvelles formes dont il va être parlé, soit que cet épuisement doive être exécuté séparément pour l'une d'elles, soit qu'il doive être effectué simultanément pour l'ensemble de ces deux formes et du double bassin.

Indépendamment de ce double bassin, actuellement en construction, S. Exc. le ministre de la marine a décidé, sur la proposition de M. le vice-amiral comte de Gueydon, préfet maritime, la création, sur la même esplanade du Salou, de deux nouveaux bassins de radoub, parallèles au premier, mais ayant chacun une seule entrée, ouverte, pour l'un au nord, et pour l'autre au sud de la dite esplanade. Ces deux bassins, dont l'entrée présentera la même profondeur que celle de l'extrémité nord du double bassin, c'est-à-dire 4 mètres en contre-bas des basses mers d'équinoxe, mais dont la longueur sera un peu moindre, auront, l'un 120 mètres et l'autre 92 mètres de longueur à partir des têtes intérieures de leurs écluses. Ils seront établis de manière à ne nuire en rien à l'usage de l'ancienne petite forme du Salou (celle dont nous avons parlé au commencement de ce paragraphe), qui sera remise en service après l'achèvement de tous ces travaux.

L'un de ces deux bassins, celui situé le plus à l'est de l'esplanade du Salou, est actuellement en cours de construction. M. Le Tessier de Launay qui en a obtenu l'entreprise par un marché en date du 20 avril 1864, doit le livrer complètement terminé et prêt à être mis en service à la fin d'octobre 1865. A la même époque devront être montés et prêts à fonctionner les appareils d'épuisement qui desserviront l'ensemble des bassins du Salou, et dont la fourniture a été confiée à l'usine du Creuzot.

La construction de l'autre bassin, compris entre le précédent et la double forme, ne sera entreprise qu'après l'achèvement de ceux-ci.

---

§ 25. — SALLE DES MODÈLES ou MUSÉE MARITIME.

(Voir p. 213.)

Cette salle a été établie, en 1826, par M. Lamblardie, directeur des travaux maritimes, pour qu'on y déposât les modèles des objets qui s'exécutent dans les divers services du port. La profusion de sculptures dont elle est décorée éblouit le visiteur à son entrée. Mais un vrai connaisseur est bientôt frappé du style maniéré des statues, de leurs poses gênées et sans pondération, de l'absence de grâce dans leurs mouvements et d'expression dans leur physionomie, enfin du jet défectueux des draperies dont certains plis sont fouillés jusques dans les chairs. La décoration architecturale, lourde et sans proportion avec les chapiteaux des colonnes, d'ordre ionique, n'échappe pas elle-même à la critique. Toutefois, en se plaçant à l'une des extrémités de la salle, et en ne la considérant que dans son ensemble, on ne

peut méconnaître qu'elle produit un effet satisfaisant, et qu'elle pêche plutôt par le détail des ornements que par l'ordonnance qu'il a fallu subordonner à sa situation dans le comble d'un ancien édifice adossé au roc.

Cette salle était autrefois l'annexe d'un atelier supprimé après la révolution de 1848, et où s'éxécutaient les magnifiques modèles de vaisseaux qui font aujourd'hui le plus bel ornement du musée maritime, au Louvre. La suppression de cet atelier, où se perpétuaient des traditions qui ne peuvent être bien suivies que dans un port de mer, a eu pour résultat d'enlever à celui de Brest les moyens de fournir désormais les preuves de l'importance et de la variété des travaux qui s'y exécutent. Bien qu'appauvri au profit du musée parisien, celui de Brest renferme pourtant encore un assez grand nombre d'objets dignes de fixer l'attention. Il faudrait un livret spécial pour donner une idée, même succincte, du mécanisme et de l'emploi de beaucoup d'entre eux. Les limites de notre cadre nous obligent à n'en mentionner que les principaux. Tels sont : 1° le vaisseau les *États-de-Bourgogne*, construit, en 1782, par M. Sané, vaisseau qui prit, en 1793, le nom de la *Montagne*, échangé, en 1798, contre celui de l'*Océan*. « La marine française, a dit M. Ch. Dupin, se rappelle encore le sentiment d'admiration que fit naître le vaisseau l'*Océan*, navire à trois ponts que le public admirait pour l'élégance et la majesté de ses formes apparentes, et que les marins admiraient parce qu'il était le vaisseau le plus facile à manœuvrer et le plus fin voilier entre tous les navires du même rang qu'on eût encore construits en Europe ; 2° le vaisseau de 80 le *Diadême*; le *Cassard*, le *Léopard*, le *Superbe* et le *Vétéran*, de 74 ; une frégate de 18 en construction, et la *Sirène*, corvette à gaillards de 26, du même ingénieur ; 3° le *Bourbon*, de 80 ; le *Bienfaisant*, de 74 ; un autre vaisseau de 74 et un de 50 ; un vaisseau exécuté et donné par M. le vice-amiral Bouvet ; un vaisseau de 80, à

poupe ronde, sans rentrée, de M. Lair; deux frégates de 18, l'une montée en bois tors, l'autre à moitié bordée; 4° une galère, un brûlot, la poupe de la frégate la *Charte*; un vaisseau à trois ponts, entièrement gréé et voilé; des modèles de pontons, radeaux, machines à mâter, pompes, gouvernails, bateaux-portes pour bassins, formes ou bassins de radoub, — le plan en relief, par M. de Géronimo, du bassin construit à Toulon par M. Groignard, permet de s'en faire une idée satisfaisante; — des systèmes de linguets, de mâtures, des boussoles, sillomètres, mégamètres, grues, ponts, etc., etc.

Peut-être doit-on regretter que l'on ait gréé à la moderne des navires dont le gabarit et les ornements appartenaient aux siècles passés. La vérité historique commandait de représenter tels qu'ils étaient les vaisseaux *Louis XIV*. Quoi qu'il en soit de ces anachronismes, que l'on aurait pu éviter et qu'il serait facile de faire disparaître, on ne sort du musée maritime que profondément impressionné par la pensée des difficultés de tout genre que l'ingénieur naval a dû surmonter pour porter au degré de perfection qu'elles ont atteint, et la construction des vaisseaux et l'exécution des accessoires si variés et si compliqués qui concourent à justifier le nom de citadelles flottantes que la poésie leur donnait autrefois, et que, maintenant, ils méritent sans hyberbole.

---

§ 26. — LA CONSULAIRE.

(Voir p. 213.)

Ce monument, qui éveille tout à la fois des souvenirs de tristesse et d'orgueil, est une pièce de canon du poids de 14 tonneaux, longue de 20 pieds 1/2 (7 mètres), et ayant environ

2,500 toises (5,000 mètres) de portée à toute volée (1). Elle fut fondue, en 1542, par un vénitien pour célébrer l'achèvement des fortifications du môle d'Alger, et le Dey la fit braquer à l'une des embrasures de la pointe Pescade, d'où elle était dirigée contre les vaisseaux qui voulaient pénétrer dans le port. Son nom lui a été donné en mémoire du R. P. Levacher, missionnaire et consul de France près du Dey. Ayant été envoyé en parlementaire auprès de Duquesne, lors du bombardement de 1682, il échoua dans sa mission. L'année suivante, Duquesne étant venu recommencer son œuvre de destruction, et ayant fait d'Alger un monceau de ruines, le P. Levacher expia l'insuccès de sa mission. Son corps, placé à la bouche de la pièce, fut mis en lambeaux devenus ainsi des projectiles lancés contre l'escadre française.

La conquête d'Alger ayant fait tomber la *Consulaire* en notre pouvoir, le gouvernement de juillet décida que ce trophée ornerait un monument élevé dans le port de Brest. M. Trotté de la Roche, directeur des travaux hydrauliques, et M. Petot, ingénieur du même service, concoururent à son érection.

La *Consulaire* repose sur un piédestal en granit veiné de Laber, le même qui a servi à faire les colonnes de la chapelle de l'hôpital de la marine (*voir ci-dessus*, p. 319) et le piédestal de l'obélisque de Louqsôr. Celui de la *Consulaire* est entouré d'une grille en fer avec canons en fonte scellés dans la fondation ; il a fallu, en raison du poids de la pièce, augmenté de celui du coq gaulois et du chapiteau qui la couronne, battre des pilotis et établir un massif considérable de maçonnerie hydraulique. Les quatre faces du piédestal sont décorées de bas-reliefs en fonte, exécutés d'après le dessin de M. Petot, par M. Seur, maître sculpteur. Les deux faces

(1) Notice de M. le lieutenant-colonel d'artillerie Préaux, dans la *France maritime*, t. II, p. 84.

latérales présentent des trophées militaires et des attributs maritimes ; celle qui regarde la mer figure la France apportant le commerce et la civilisation en Afrique ; la quatrième, opposée à la précédente, contient l'inscription suivante, adoptée après bien des tâtonnements :

La Consulaire
prise à Alger le 5 juillet 1830
jour de la conquête de cette ville
par les armées françaises
L'A. Bon Duperré commandant l'escadre
Érigée le 29 juillet 1833
S. M. Louis-Philippe Ier régnant
Le V.-A. Cte de Rigny ministre de la marine
Le V.-A. Bergeret préfet maritime

Cette inscription dit bien la vérité, mais non pas toute la vérité. Certes, l'amiral Duperré devait y figurer, et à titre personnel, et en raison du concours de la marine à la conquête. Mais pourquoi omettre le nom du maréchal de Bourmont, inséparable, quoi qu'on puisse dire ou faire, de la prise d'Alger? Il fut pourtant écarté, comme si les partis, dans leur aveuglement, pouvaient étouffer la voix de l'histoire ! Par compensation, il est vrai, on plaçait alors, à la bouche de la pièce, un coq de bronze, une patte appuyée sur un boulet, et, comme on était en veine d'anachronismes, l'effigie de Jeanne d'Arc, à la poupe de la frégate de ce nom, la représentait brandissant une bannière tricolore.

---

§ 27. — L'AMPHITRITE.

(Voir p. 214.)

Cette gracieuse statue, dont la ville de Brest a fait abandon à la marine (voir le t. III, *Appendice*, § *Cours Dajot*), est

due au ciseau de Coysevox ; avec la *Neptune*, la *Dordogne* et la *Garonne* du même sculpteur, elle ornait avant la révolution la cascade de Marly.

---

§ 28. — ÉCOLE D'HYDROGRAPHIE.

(Voir p. 214.)

Par un contrat du 16 floréal an XI, la marine fit l'acquisition, pour le prix de 60,000 francs, d'une maison avec maisonnette, cour, jardin et autres dépendances, le tout situé à l'angle que formaient alors les rues de la République et de la Rive, redevenues Grande-Rue et quai Tourville. Cette propriété, qui appartenait aux héritiers de M. Blad, commissaire de la marine, occupait, en face du mur de clôture du port, un terrain de configuration irrégulière et d'environ 270 mètres carrés de superficie. C'est sur cet emplacement qu'a été construit le bâtiment où se font aujourd'hui les cours de l'école d'hydrographie, située en face de la porte d'entrée de l'arsenal du côté de Brest. Derrière cet édifice, on voyait encore, il y a quelques années, les restes de la muraille dont nous avons parlé t. I[er], p. 9-10 et 181.

---

§ 29.— DIRECTION D'ARTILLERIE ET DÉPENDANCES.

(Voir p. 214.)

L'incendie du 25 janvier 1832 eut deux causes qui concoururent à ses déplorables résultats. Un gardien avait placé du bois de démolition dans un poêle éteint, mais conservant

assez de chaleur pour que ce bois eût pu y sécher, pensait-il. Non loin de ce poêle était une armoire renfermant des papiers et du charbon. Le feu couvait depuis long-temps déjà, lorsqu'une sentinelle, — elle n'appartenait pas à la marine, — ignorante de l'état des lieux ainsi que des consignes, et persuadée que le feu servait à chauffer des personnes renfermées dans la salle d'armes, le laissa se propager sans donner l'éveil. Ce fut un calfat, chargé d'une ronde, qui, entre huit et neuf heures du soir, jeta le premier cri d'alarme. Il était trop tard. La construction de l'édifice avait favorisé l'incendie. La salle d'armes ne formait qu'une seule pièce divisée par de simples cloisons, et tout près se trouvaient des matières grasses, des huiles et autres combustibles. Quand on commença à porter des secours, la salle était une fournaise où le matériel qu'elle contenait était en fusion. A 10 heures, tout le bâtiment occupé par la Sainte-Barbe, l'atelier de l'armurerie et la salle d'armes était en feu ; à 11 heures, il ne restait que des ruines. A son arrivée sur le lieu du sinistre, à 9 heures, le Préfet maritime, M. le baron Roussin (1) fit enfoncer les portes. Les pompiers et les nombreux travailleurs accourus pour leur venir en aide, tentèrent, à trois reprises, de pénétrer dans le bâtiment embrâsé ; trois fois l'ardeur du feu les contraignit de reculer. Cette ardeur était telle qu'elle se communiquait aux canons bordant le quai, très étroit en cet endroit, et que les travailleurs, réduits à se placer sur ces canons, ne pouvaient supporter la double chaleur à laquelle ils étaient condamnés. Un fait suffirait pour démontrer, à lui seul, le degré d'intensité de l'incendie. Le vaisseau le *Diadême*, placé sous le vent du feu, et presque en face, avait été reculé pour le soustraire au danger que faisaient redouter les flammèches projetées sur sa toiture mobile. M. le capitaine d'artillerie Colas, qui s'était

(1) Ce soir-là il y avait grand bal à la préfecture maritime.

porté avec quelques hommes sur cette toiture pour l'arroser, y périt de la rupture d'un anévrisme. Les flammes s'élevaient à une telle hauteur, que la lueur de l'incendie fut aperçue de Lesneven, à sept lieues de Brest. On y battit la générale parce qu'on crut que le feu était au Folgoat dont les habitants supposant, à leur tour, qu'une ferme éloignée brûlait, se portèrent de son côté. Malgré l'intrépidité des travailleurs, ils ne purent conjurer le désastre ; aucune puissance humaine n'y serait parvenue. Le lendemain, la population consternée contemplait, dans la cour du magasin général, des lingots de mitraille, seuls débris des richesses que la salle d'armes contenait encore la veille. De ces fusils, de ces armes précieuses qui permettaient de suivre les progrès de l'artillerie depuis plusieurs siècles, il ne restait rien.

Les pertes causées par l'incendie furent évaluées à 1,500,000 francs dans lesquels les bâtiments consumés ou endommagés entraient pour 130,000 francs. Leur vétusté et leur mauvaise disposition en avaient depuis long-temps fait arrêter le remplacement.

Les édifices actuels comprenant la direction proprement dite, s'étendent depuis la grille de l'arsenal, du côté de Recouvrance, jusqu'aux quatre bassins de Pontaniou. Des anciens édifices, il ne reste que la partie construite, en 1766, par Choquet de Lindu, et comprenant les ateliers de charronage, de la garniture, les magasins des ustensiles et les bureaux de la direction. Les deux autres corps de bâtiments contiennent, celui du centre, derrière lequel est placée la machine à vapeur, les forges avec l'atelier des tours de l'ajustage, des magasins, bureaux, etc., et celui du nord, la Sainte-Barbe, l'armurerie, la salle d'armes et ses dépôts. La salle d'armes, emménagée avec une entente et un goût justement admirés des visiteurs.

Les affûts, voitures, etc., confectionnés à la direction d'artillerie, sont déposés dans les magasins de Kerval-

lon (1), sur l'île factice. A un kilomètre environ du musoir nord de cette île est située l'usine de la Villeneuve, placée dans les attributions de la direction d'artillerie et dirigée par un chef de bataillon que secondent deux capitaines. (*Appendice*, § 15.)

La poudrière de Bordenave n'est qu'un magasin de dépôt. Il en est tout autrement de celle qui est située à l'entrée du port, sur le plateau appelé la *Pointe*. Là existe un véritable parc, contenant, à côté de l'observatoire des élèves, non-seulement une poudrière proprement dite, mais de nombreux bâtiments, séparés les uns des autres pour diminuer les chances d'incendie ou d'explosion. C'est là aussi que se trouvent les salles d'artifices, et que se confectionnent les cartouches, gargousses, fusées, feux de Bengale et autres artifices. L'atelier dans lequel se fabrique la poudre fulmi-

(1) Ces magasins avaient été construits, pendant la révolution, par M. Riou-Kerhalet, négociant et armateur. Il avait établi dans l'anse de Kervallon, sur la rive droite de l'arrière-port, des chantiers de construction, des cales, des quais et débarcadères dont la marine crut devoir demander, plus tard, la suppression. Sa demande, en partie accueillie par le tribunal de 1re instance de Brest, fut rejetée pour le tout par la cour de Rennes, suivant arrêt du 18 mai 1829. Le pourvoi en cassation dirigé contre cet arrêt ne fut pas admis (23 juin 1830). La marine, afin de se soustraire aux conséquences fâcheuses pour elle de ces décisions, se décida à acheter de la famille Riou-Kerhalet, par contrat du 10 mai 1835, au rapport de Me Calohar, les magasins, cales, quais, anse et débarcadères qu'elle réclamait, à la condition d'établir à ses frais une cale qui remplacerait toutes les autres, une clôture de la propriété, et un chemin de 6m,50 de largeur dont les vendeurs useraient à perpétuité pour la fréquentation de leur propriété.

De Kervallon, un chemin mène à la *chapelle Jésus*, charmante promenade où une partie de la population se rend les dimanches et jours de fêtes. On gagne aussi cette promenade au moyen d'un bac que la marine a établi pour conduire ses employés à l'île factice, et qui reçoit gratuitement tous ceux qui se présentent pour passer d'une rive à l'autre de la Penfeld.

nante est à l'extrémité des bâtiments dont il est isolé, comme celui où l'on bat les fusées.

Le parc à boulets pleins est placé sous l'ancien bagne, à la suite du parc à canons.

A ces divers établissements il faut ajouter ceux qui sont affectés au service de la direction d'artillerie en dehors du port militaire. Le premier est le polygone qui a été établi, de 1861 à 1863, sur les plans de M. Henry, au N.-O. du cimetière de Recouvrance et près des sources de Trémillau.

La création d'un nouveau polygone, décidée en principe en 1856, avait pour but le remplacement du terrain affecté à cet usage, sur le versant du plateau de Kérango (Recouvrance), terrain loué par la marine et dont le bail devait expirer le 31 décembre 1863. En 1857, une commission fut nommée pour chercher dans les environs de Brest un emplacement propre à l'établissement de ce polygone auquel on voulait donner une grande portée pour qu'il pût servir au tir des canons rayés. Les opérations de la commission furent longues et difficiles. On comprend, en effet, combien il est malaisé de trouver, dans un pays accidenté et aux environs d'une ville populeuse, un emplacement de 1,500 mètres de long au moins, suffisamment plat pour que le dressement ne donne pas lieu à des travaux trop dispendieux, et qui, de plus, n'ait dans son alignement ni route, ni village. Après bien des recherches, la commission fit choix du plateau de Kéranroux, à Recouvrance, à droite de la route du Conquet. Des conférences mixtes furent ouvertes sur cette base ; mais les officiers du génie firent observer que le fort de Kéranroux était placé juste dans l'alignement du polygone dont la butte, très voisine de ce fort, aurait sur lui une vue plongeante, ce qui en compromettrait la défense. Par ces raisons, ils s'opposèrent à l'établissement du polygone dans l'endroit projeté. Ces objections ayant été admises, une nouvelle commission fut nommée en 1858, et fit choix d'un

autre emplacement, voisin du premier, mais à droite de la route du Conquet et dirigé de l'E. à l'O. en partant du cimetière de Recouvrance. Ce nouvel emplacement présentait quelques inconvénients. D'abord le terrain étant beaucoup plus accidenté que le précédent, il devait en résulter des terrassements infiniment plus dispendieux. De plus, dans la direction du tir et derrière la butte, le pays est complètement découvert sur plusieurs kilomètres de longueur, et, par suite, exposé librement aux projectiles qui viendraient à manquer la butte. Ces objections et quelques autres de moindre importance, auxquelles il est inutile de s'arrêter, n'échappèrent pas à la commission, mais aucune ne parut assez grave pour qu'on dût repousser le projet. Celui qui fut dressé reçut son exécution de 1861 à 1863.

Le nouveau polygone présente une plate-forme rectangulaire élevée à 75 mètres environ au-dessus du niveau de la mer, ayant 140 mètres de largeur sur 1,450 mètres de longueur. Les 100 premiers mètres à partir de l'entrée sont occupés par les bâtiments de servitude, savoir : un dépôt d'armements ; un pavillon pour corps-de-garde et logement du garde d'artillerie ; un magasin à poudre, une salle d'artifices, une autre pour fonte de balles ; enfin, une batterie couverte reproduisant exactement les formes et les dimensions de la batterie d'un vaisseau. La voie d'accès est une rampe qui part de la route du Conquet, un peu au-delà du cimetière, s'élève par une pente de 3 p. 0/0, et vient déboucher dans l'axe du polygone, à l'autre extrémité duquel est la butte, ayant 140 mètres de largeur à la base et 90 au sommet sur 18 de hauteur au-dessus de la plate-forme. La profondeur de cette butte, dans le sens de l'axe du polygone, est de 60 mètres à la base et de 4 au sommet. Il y a 1,250 mètres de distance entre la batterie et le pied de la butte. La dépense, tant pour les acquisitions de terrains que pour les terrassements, la confection de la butte et la

construction des bâtiments de servitude, a été de 830,000 francs. Livré à l'artillerie de marine, le 1er janvier 1864, le polygone a très peu servi jusqu'à présent. La distance effective du tir, qui est de 1,250 mètres, et qui paraissait considérable à l'époque où fut dressé le projet, est regardée comme tout-à-fait insuffisante depuis que l'usage des rayures et des projectiles à ailettes a étendu à 2, 3 et 4,000 mètres la portée des bouches à feu. La largeur de 140 mètres semble aussi trop faible. Enfin, on craint que la butte, malgré ses énormes dimensions, ne suffise pas à arrêter les boulets qui, se répandant dans la campagne, donneraient lieu à des accidents, et, dans tous les cas, à des réclamations auxquelles on ne veut pas s'exposer. Bref, le tir du canon a été défendu, et jusqu'à ce moment (janvier 1865), le polygone n'a servi qu'au tir à la carabine et à celui des mortiers (1).

Les poudrières établies dans la rade et les forts ou batteries qui défendent les deux côtés du goulet sont également affectés au service de la direction d'artillerie de la marine. Les trois vastes poudrières de l'île des Morts, construites sur les plans dressés en 1807 par M. Tarbé de Vauxclairs, répondent à toutes les exigences de leur destination. Celle qu'on voit sur la presqu'île d'Arun, à l'entrée de la rivière du Faou, n'est qu'un dépôt secondaire. Les forts et batteries, appartenant au département de la guerre, mais desservis, quant à leur armement et à leur entretien, par la marine,

(1) Une Société dont M. le vice-amiral, comte de Gueydon, préfet maritime, a accepté d'être le président honoraire, vient de se former dans le but de faire du polygone un hippodrome. Grâce au puissant patronage de cet officier général, ardent à saisir toutes les occasions de manifester ses sympathies pour la ville de Brest, la Société obtiendra la jouissance d'un champ de courses qu'elle n'aurait pu, même à grands frais, trouver ou disposer dans d'aussi bonnes conditions, et la dépense à peu près stérile que l'établissement du polygone a occasionnée à la marine deviendra ainsi utile à la ville.

sont : 1° à l'entrée du port, les batteries de la *Rose*, du *Fer à cheval*, l'*Impériale* et *Caffarelli* ; 2° sur la côte nord du goulet, les batteries du *Portzic*, du *Délec*, du *Mingant*, du *Minou*, et sur la côte sud : les forts du *Corbeau* et de l'*Armorique* ; le fort de *Lanvéoc*, couronnant un mamelon élevé, au centre de la rade, non loin du bourg qui lui a donné son nom ; celui de l'île *Longue*, placé sur un roc escarpé, à l'extrémité nord de cette île ; le fort de *Roscanvel*, la batterie de la *pointe espagnole*, située à l'extrémité nord de la presqu'île de Quélern, et ainsi nommée parce qu'elle a remplacé celle que les Espagnols avaient établie en 1594 ; enfin les batteries *Robert*, de *Cornouaille*, de *Kervignou*, des *Capucins*, de la *Fraternité* et de *Trémel*.

---

§ 30. — ATELIERS DU PLATEAU DES CAPUCINS.

(Voir p. 216.)

Ces ateliers, ainsi nommés à cause de leur situation sur l'emplacement qu'occupaient, avant la révolution, le couvent et les jardins des Capucins (*t.* Ier, p. 339 et 340), sont ceux dans lesquels s'exécutent tous les travaux relatifs à machines. La partie construite de 1841 à 1845 n'ayant pas tardé à être reconnue insuffisante, ils ont été plus que doublés par les travaux d'agrandissement exécutés de 1858 à 1864. Ces travaux, terminés au mois d'octobre 1864, ont fait de ces ateliers un établissement magnifique presque unique dans son genre et digne, de tout point, du grand arsenal maritime qu'il est destiné à compléter.

Le sol du plateau est élevé de 25 mètres au-dessus des quais. Cette situation n'est pas sans inconvénients, mais on

a été forcé de l'adopter à l'origine par l'impossibilité de trouver ailleurs, et sur les terre-pleins des quais, un espace suffisant, surtout en se ménageant des ressources pour un accroissement qu'on jugeait indispensable dans l'avenir et qui, en effet, s'est réalisé. Pour excaver jusqu'au niveau des quais, il eût fallu des dépenses et surtout des déblais auxquels on ne pouvait se résigner. On a dû alors, de toute nécessité, s'établir sur les hauteurs, et l'on a fait choix du plateau des Capucins qui présentait des avantages en raison de sa proximité des grandes forges et de la plupart des autres ateliers des constructions navales. On a dérasé le sol du plateau de manière à l'établir au niveau moyen de 25 mètres au-dessus des quais, et l'on a atténué, autant que possible, les inconvénients de cette élévation : 1° en reliant le terre-plein supérieur au sol inférieur par une rampe praticable aux chevaux et aux voitures ; 2° en établissant, sur des môles en maçonnerie à parois verticales, des grues reliées aux ateliers par un chemin de fer, de sorte que les objets les plus lourds et les plus encombrants sont élevés à la hauteur de 25 mètres, déposés dans des wagons et transportés jusqu'au cœur des ateliers, avec autant de facilité, de rapidité, et sans plus de frais que si ces ateliers étaient au niveau des quais. L'établissement des moyens d'accès tels que rampe, murs de soutènement, escaliers, môles, grues, etc., n'a pas coûté moins de 2,000,000, dépense considérable, sans doute, mais bien inférieure cependant à celle qu'eût entraînée le dérasement radical du plateau au niveau des quais, dérasement évalué à quatre millions environ. Au surplus, aujourd'hui que les moyens d'accès ont été établis, il y a intérêt à tirer des ateliers le meilleur parti possible, c'est-à-dire à en augmenter l'importance, en dérasant au même niveau les autres terrains que possède la marine sur les hauteurs avoisinantes de Bordenave et du Carpon, et en y créant des établissements.

Les ateliers, dans leur état actuel, forment un ensemble complet dont nous allons donner une description sommaire.

ASPECT GÉNÉRAL. — Les établissements du plateau des Capucins se composent de trois grandes halles parallèles, larges de 16 mètres, longues de 150, dirigées du S.-O. au N.-O., et séparées les unes des autres par des bâtiments plus bas nommés *annexes*, dans lesquels sont ménagées des cours, et sur lesquels elles font saillie comme la grande nef d'une église sur ses bas-côtés. Ces halles sont connues sous les noms de *halles de fonderie*, *d'ajustage* et *de montage*. Ces dénominations, ainsi que nous le verrons tout-à-l'heure, correspondent à des divisions réelles dans le travail des ateliers. A l'est de la halle de montage, les bâtiments annexes présentent un grand développement et sont occupés par la *grosse chaudronnerie*. L'ensemble des bâtiments comprend, avec les cours intérieures, une superficie de 2 hectares 54 ares.

CARACTÈRES PRINCIPAUX DE LA CONSTRUCTION. — Ce qui frappe tout d'abord le visiteur, c'est : d'une part, un grand luxe de solidité résultant de la grande épaisseur des murs et de l'abondance de la pierre de taille ; d'autre part, la symétrie parfaite des formes et des dimensions. C'est à ces deux caractères que les ateliers doivent cet aspect grandiose et monumental qui les distingue et les rend si remarquables entre tous les édifices de ce genre ; c'est par là aussi qu'ils ont pu prêter à quelques critiques portant sur le surcroît de dépenses qu'ils ont occasionné. Ces critiques sont mieux fondées en apparence qu'en réalité. En effet, les constructions en maçonnerie sont de beaucoup les plus économiques à Brest, où l'on trouve en si grande abondance, et dans le port même, les moëllons nécessaires, et si les épaisseurs de murs sont quelquefois plus fortes qu'il n'était rigoureusement indispensable, il y a là précisément un avantage des plus précieux qu'il importe de signaler ; c'est que cet excès

de solidité, en permettant de prendre des points d'appui aussi résistants qu'on le désire, offre, par cela même, la possibilité de disposer partout, et comme on veut, des bâtiments, et de changer à volonté la destination des locaux et la disposition des machines, outils, etc. Cette faculté est particulièrement précieuse pour des ateliers dans l'outillage desquels les progrès incessants de l'industrie obligent à faire, à chaque instant, de profondes modifications. Quant aux pierres de taille, les économies qu'on aurait pu faire en en restreignant l'emploi, aux dépens de la durée et du bon goût de la construction, eussent été fort peu importantes et même insignifiantes relativement au prix total des édifices.

Les charpentes de toiture sont en bois du nord, avec tirants en fer et couverture en ardoises. Les annexes de la fonderie font exception ; elles sont couvertes en fer et tôle, de crainte d'incendie. Enfin, la fonte a aussi été employée à faire les colonnes qui soutiennent les charpentes de plancher et de toiture quand les murs sont trop espacés.

Les ateliers se subdivisent en trois parties distinctes : *l'atelier de la grosse chaudronnerie; l'atelier des machines* proprement dit, et *l'atelier de la fonderie.* Nous allons dire quelques mots de chacun d'eux en particulier.

ATELIER DE LA GROSSE CHAUDRONNERIE. — On s'y occupe de la réparation, et au besoin de la construction des chaudières des bâtiments à vapeur. A ce propos, nous ferons, une fois pour toutes, une observation qui s'appliquerait également aux autres ateliers. La marine demande généralement à l'industrie les chaudières et les machines dont elle a besoin, et qu'il ne lui reste plus ensuite qu'à entretenir. Cependant, il est important que ses ateliers soient en état de faire, au besoin, des constructions, d'abord pour qu'elle puisse, dans un cas urgent, se rendre indépendante de l'industrie, ensuite et surtout afin qu'il y ait toujours, sur les chantiers, une construction en train pour compenser les irrégularités des travaux

d'entretien et occuper les ouvriers quand ces travaux viennent à chômer.

La grosse chaudronnerie occupe les bâtiments annexes situés à l'est de la halle de montage. L'atelier proprement dit est un bâtiment rectangulaire ayant 97 mètres de longueur sur 47 mètres de largeur. Des colonnes en fonte, espacées de 10 mètres, soutiennent la toiture. Par un de ses grands côtés, le bâtiment est adossé à la halle de montage ; l'autre forme façade sur une esplanade où se trouvent des dépôts de charbons. Cette façade est percée de neuf ouvertures cintrées, munies de portes. Dans l'emménagement actuel, trois seulement de ces portes s'ouvrent habituellement et donnent passage à autant de voies ferrées qui communiquent avec le réseau extérieur et pénètrent de 30 mètres dans l'atelier. Le long de ces voies sont disposés les chantiers qui doivent porter les chaudières en construction ou en réparation. L'atelier peut contenir ainsi 40 à 50 corps de chaudières de 120 chevaux chacun. Au-delà des 30 mètres, sur une seule ligne parallèle à la façade, sont rangés 16 autels de forge, ayant chacun sa cheminée spéciale. Le long de la halle de montage et des deux côtés en retour, sur 180 mètres de développement, sont disposées les machines outils, à percer, buriner, cintrer, etc., au nombre de 20 environ. Ces machines, ainsi que les souffleries des forges, sont alimentées par deux machines motrices placées dans les angles, de la force de 20 chevaux chacune. Une seule de ces machines suffit, à la rigueur, au service de l'atelier qui n'est jamais exposé à chômer. Enfin, un four à réchauffer les tôles, d'un nouveau modèle, complète l'outillage.

Dans les bâtiments voisins se trouvent les dépendances de la chaudronnerie, savoir : un local spécial pour la chaudronnerie de cuivre, contenant quatre autels de forge et quelques machines outils, une salle à tracer les épures des chaudières, une salle de remise, une salle de dessinateurs et

un magasin de matières renfermant principalement des tôles et fers laminés de toutes formes et dimensions. Mentionnons en dernier lieu le dépôt des chaudières neuves et réparées auquel on a affecté une partie du bâtiment de la fonderie, bâtiment reconnu beaucoup trop vaste pour les besoins de l'atelier. A cet effet, on a séparé par un mur les 40 derniers mètres au sud de la fonderie et de ses annexes. L'espace ainsi réservé a été mis en communication avec le réseau de ceinture par quatre voies ferrées qui pénètrent dans le dépôt, et de chaque côté desquelles on dispose les chaudières. On peut placer, dans ce magasin, 40 corps de chaudières. L'espace affecté à la grosse chaudronnerie, en y comprenant tous les magasins et dépendances, est de près d'un hectare. 300 hommes composent aujourd'hui le personnel de cet atelier ; mais on pourrait, au besoin, en porter le nombre à 400, sans augmenter l'outillage actuel.

ATELIER DES MACHINES proprement dit. — Il occupe les deux halles de l'*ajustage* et du *montage*, ainsi que les bâtiments annexes contigus, soit une superficie de 1 hectare 20 ares, en y comprenant les cours intérieures. Ces dénominations d'ajustage et de montage correspondent à deux subdivisions de l'atelier. A leur sortie des forges ou de la fonderie, les pièces de machines, préalablement tracées à la halle de montage, sont envoyées à l'ajustage, où elles sont tournées, rabotées, burinées, etc., en un mot ajustées suivant les besoins. Une fois que tous les organes d'une machine ont été ainsi préparés isolément, il faut, pour les vérifier, faire le montage préalable de la machine avant de l'envoyer sur le navire auquel elle est destinée. Tel est le but de la halle de montage.

Halle de Montage. — Elle a 150 mètres de long sur 16 mètres de large dans œuvre et 13 mètres de haut jusqu'à la corniche, sans aucun plancher ni division intermédiaire. L'outillage se compose d'un chariot destiné à transporter et à

manœuvrer des pièces souvent très lourdes, telles que arbres de couche, cylindres, bielles, volants, etc., qu'il faut présenter les unes aux autres avec la plus grande précision pour procéder au montage d'une machine. Ce chariot, muni de treuils à chaînes Galle, traverse l'atelier dans sa largeur sur 16 mètres de portée, et peut rouler d'un bout à l'autre sur des rails fixés aux murs latéraux à 11 mètres au-dessus du sol. Ce chariot, qui a été construit à Brest, pèse 61 tonnes et peut manœuvrer facilement un poids de 40 tonnes. Sa translation, ainsi que l'élévation du poids, se fait au moyen d'une corde sans fin qui va d'un bout à l'autre de la halle et transmet au chariot, en quelque endroit de sa course qu'il se trouve, le mouvement des machines motrices de l'ajustage. Deux autres chariots, du poids de 12 tonnes chacun, sont mus à bras et transportent des charges de 3 tonnes. Une ligne de rails, traversant l'atelier dans toute sa longueur, le met en communication avec le réseau extérieur, et concourt, avec le chariot, à la facilité des manœuvres. Enfin, l'extrémité sud est occupée par de grandes machines outils à raboter et à tourner qui appartiennent en fait à l'ajustage, mais qui ont été placées dans le montage à cause de leurs grandes dimensions.

Halle d'Ajustage. — L'ajustage occupe la grande halle centrale et les annexes qui s'étendent de part et d'autre. Elle a exactement les mêmes dimensions que la halle de montage, mais deux rangées de colonnes, laissant entre elles une rue centrale de 10 mètres, la subdivisent dans sa largeur. Ces colonnes, qui montent jusqu'à la toiture, supportent, dans l'intervalle, deux étages de planchers.

Le travail de l'ajustage comporte une grande quantité de machines outils de toute sorte, à tourner, raboter, buriner, tarauder, etc. Ces machines, au nombre de plus de 200, occupent le rez-de-chaussée et le premier étage de la halle d'ajustage ainsi que les annexes entre cette halle et celle

de montage. Tous ces outils sont disposés de manière à pouvoir être mis en mouvement par une seule machine motrice dont la force se transmet ainsi jusqu'à 200 mètres, au moyen d'un système d'arbres de couche à grande vitesse dont l'ensemble présente un développement de plus de 500 mètres. Les machines outils les plus importantes, destinées à travailler de grosses pièces, par exemple à tourner des arbres d'hélice, ont été groupées le long des colonnes, dans la partie centrale de la halle d'ajustage, au-dessous d'une écoutille pratiquée dans le plancher du premier étage. A la hauteur de ce premier étage, et d'un bout à l'autre de l'écoutille, qui a 75 mètres de long sur 10 mètres de large, se meut un chariot roulant, analogue à celui du montage, mais plus petit, qui dessert les machines du rez-de-chaussée.

Les annexes entre les halles de l'ajustage et de la fonderie sont occupées par les dépendances de ces deux ateliers, magasins, salles de remises, atelier des modèles, atelier des boussoles, etc. De chaque côté de l'ajustage se trouvent trois cours ayant une largeur commune de 10 mètres sur 100 de longueur ensemble. Ces cours sont bien nécessaires pour donner de l'air et du jour aux annexes, surtout à l'ajustage qui, divisé en plusieurs étages, ne peut, comme le montage, recevoir son jour de la toiture.

Les cours du côté du montage ont été laissées vides et servent de dépôts, mais celles du côté de la fonderie contiennent les deux chambres des machines motrices et de leurs chaudières. Ces machines sont au nombre de deux, de 48 chevaux chacune; elles sont fixes, à trois cylindres verticaux. Les chambres de chaudières sont de grandes fosses de 5 mètres de profondeur, couvertes par une toiture en fer et verre qui s'élève à peine au-dessus du sol des ateliers. Cette disposition était nécessaire pour ne pas enlever de jour aux bâtiments. Chaque chambre est pourvue de deux citernes dans lesquelles sont recueillies les eaux pluviales jusqu'à

concurrence de 786 mètres cubes pour la chambre du sud et de 576 pour celle du nord. Ces eaux sont filtrées et destinées à l'alimentation des chaudières.

Les divers bâtiments dont nous venons de parler sont sillonnés dans tous les sens par des voies ferrées reliées en plusieurs points avec le réseau extérieur, et grâce auxquelles disparaissent les inconvénients qui pourraient résulter du grand développement de ces bâtiments, au point de vue de l'économie du travail. Ils occupent actuellement 800 ouvriers, mais l'outillage comporterait facilement un personnel de 1,200 hommes.

FONDERIE. — Cet atelier occupe la troisième grande halle et les bâtiments annexes à l'ouest de celle-ci, sauf les 40 derniers mètres au sud qui, comme nous l'avons vu, sont affectés à la grosse chaudronnerie. Sa superficie totale est ainsi de 3,600 mètres carrés. L'outillage fixe se compose des fours destinés à fondre le métal et des grues qui doivent porter jusque dans les moules le métal en fusion. Les fours occupent les annexes et sont rangés le long de la grande halle dans laquelle débouchent les trous de coulée, en sorte que les grues placées dans cette halle peuvent venir prendre la fonte dans des poches disposées à cet effet, et aller la verser dans les moules.

Les fours sont au nombre de huit : deux grands Wilkinson pouvant contenir chacun 4,500 kilogrammes de métal, quatre petits pouvant fondre 2,500 kilogrammes, enfin deux grands fours à reverbère, récemment construits. Ces fours, les plus grands peut-être qu'on ait jamais établis, peuvent contenir jusqu'à 10,000 kilogrammes de métal chacun. Récemment encore, il n'y avait, pour tous ces fours, qu'une seule cheminée de 30 mètres de hauteur placée à l'extérieur ; mais on a préféré établir une cheminée pour chaque four, à l'exception des deux fours à reverbère qui ont une cheminée commune.

Les souffleries de ces fours sont alimentées par un canal souterrain qui reçoit le vent d'un ventilateur mu par les machines de l'ajustage.

La grande halle contient huit grues de service montées sur pivots. Quatre sont anciennes et peuvent porter de 25 à 30,000 kilo. Les quatre autres viennent d'être installées et peuvent porter 22,000 kilogrammes chacune. L'atelier possède, en outre, deux petites grues ordinaires pour les petites fusions, et enfin un outillage mobile considérable consistant en châssis en fonte pour montage et poches en tôle pour le transport du métal.

L'outillage de la fonderie est encore incomplet, et les bâtiments actuels pourraient contenir un plus grand nombre de fours. Plusieurs sont en projet ; mais dès-à-présent, avec le personnel de 130 ouvriers, l'atelier peut fondre des pièces de 20,000 kilogrammes et produire, par mois, 45,000 kilogrammes de fonte. Quand l'outillage sera complété et le personnel augmenté dans des proportions convenables, la production mensuelle pourra, au besoin, s'élever au chiffre de 130,000 kilogrammes.

MOYENS D'ACCÈS ET DE CIRCULATION. — En même temps qu'on augmentait l'importance des ateliers, on sentait la nécessité de perfectionner les moyens d'accès et de circulation. Il est essentiel, en effet, de réduire la main-d'œuvre autant que possible. Déjà le personnel actuel des ateliers est insuffisant pour en utiliser l'outillage, et il faut s'attendre à voir le recrutement des ouvriers devenir de plus en plus difficile et dispendieux, aujourd'hui que l'arrivée du chemin de fer va faire pénétrer à Brest le courant industriel. Il était donc bien nécessaire de ne plus avoir à employer, comme autrefois, des centaines d'hommes pour élever ou traîner des fardeaux. Aussi n'a-t-on rien épargné pour remplacer le travail de l'homme par celui des machines, et c'est dans ce but qu'on a établi les deux môles que nous avons mentionnés

au commencement de cette notice. L'un d'eux, dit *môle de la grosse chaudronnerie*, est surmonté d'une grue locomobile à vapeur, à chaîne Galle, pouvant élever un poids de 6 tonneaux. Le môle est voisin des grandes forges, et la grue est principalement destinée à élever au plateau les pièces de machines qui viennent d'être forgées.

Le second des deux môles, connu sous le nom de *môle du viaduc*, est à l'aplomb des quais, au nord du plateau, au terre-plein duquel il est relié par une arche en plein-cintre formant viaduc. Cette arche, de 30^{m},60 d'ouverture, exécutée toute en pierres de taille, sur les plans de M. Menu de Mesnil, est d'un grand effet, et c'est peut-être, dans l'arsenal, l'ouvrage qui frappe le plus les regards du visiteur. Le môle est surmonté de deux grues; l'une, destinée à élever les fardeaux ordinaires, est une grue à vapeur, à chaîne Galle, montée sur pivot, et analogue à tous les appareils du même genre qu'on voit habituellement; l'autre, dite *grue du viaduc*, exécutée sur les plans de M. l'ingénieur Gervaize, sous-directeur des constructions navales, est un appareil des plus remarquables par sa puissance, son poids, la facilité avec laquelle il fonctionne, enfin par son aspect vraiment extraordinaire. C'est une grue à vapeur tournant sur un cercle de galets jointifs. Le poids de la partie mobile est d'environ 400 tonneaux. La grue est équilibrée, c'est-à-dire que le poids de la culasse est suffisant pour contrebalancer le poids des fardeaux à soulever. Cette condition était indispensable à remplir. Il importait, en effet, de ne pas exercer sur les maçonneries, au sommet du môle, une action de déversement qui aurait pu bientôt en compromettre la solidité. Cette grue est faite pour élever des poids de 40 tonneaux au plus; mais, lors des épreuves, elle en a élevé facilement 80. Sa portée est de 10 mètres, de manière à atteindre, et au-delà, le milieu d'un vaisseau mouillé au pied du môle. Elle peut ainsi, et c'est là son but

principal, embarquer dans les navires les chaudières de la grosse chaudronnerie, ou *vice versâ*, élever celles qui ont besoin d'être réparées. Lorsqu'on était obligé de monter les chaudières à bras d'homme, par la rampe, il fallait 6 à 800 hommes pendant toute une journée pour un système de cinq chaudières. Aujourd'hui, avec la grue et le chemin de fer du plateau, 20 hommes et quelques kilogrammes de charbon font la même opération en deux heures. Accessoirement, la grue peut, avec la même économie de main-d'œuvre, servir de machine à mâter.

CHEMINS DE FER. — Les chemins de fer du plateau forment la suite et le complément indispensable des appareils élévatoires dont nous venons de parler. Aussi, leur a-t-on donné un grand développement. On a entouré les bâtiments d'un réseau de ceinture communiquant avec les deux môles de la chaudronnerie et du viaduc. Ce réseau pénètre par plusieurs points dans les bâtiments où il se développe et forme un système intérieur très complet. Le développement des voies ainsi établies est de 2,000 mètres. Vingt-sept plaques tournantes, — onze de $3^{m},50$ de diamètre et seize de $2^{m},80$, — servent aux changements de direction. Le rail employé est le rail Brunel (*Bridge rail*), posé sur longuerines, et partout en passage à niveau, c'est-à-dire sans faire saillie sur le sol, pour ne pas gêner la circulation des voitures ordinaires. A cet effet, le rail est accompagné d'un contre-rail formé par un fer à T. Ces chemins de fer sont d'ailleurs destinés à recevoir de nouveaux développements. On doit relier le réseau de ceinture avec le bois de Bordenave, et à mesure que l'on créera des établissements dans les terrains du Carpon, nul doute qu'on ne les relie immédiatement par des voies spéciales au réseau du plateau des Capucins.

FORGES DE BORDENAVE. — On a déjà commencé à utiliser les terrains acquis nouvellement par la marine sur les hauteurs voisines du plateau des Capucins, en y établissant une

forge de 40 feux, destinée à desservir les ateliers des machines, en sorte que ceux-ci n'auront plus à demander aux grandes forges que les très grosses pièces. Cette forge est construite principalement en fonte et briques, avec charpente de toiture en fer et couverture en tôle ondulée. Elle a 15 mètres de largeur et 90 mètres de longueur. Deux pignons en maçonneries ordinaires de moëllons et de pierres de taille forment les deux extrémités. L'installation de cette forge sera terminée dans le courant de 1865.

DÉPENSE. — L'ensemble de ces établissements représente une dépense d'environ dix millions qui peut se décomposer ainsi qu'il suit :

Rampe, murs de soutènement, escaliers, môles avec leurs grues.	2,000,000 fr.
Partie ancienne des ateliers, construite avant 1845.	1,200,000
Partie nouvelle, construite de 1858 à 1864.	2,000,000
Installations faites sur les fonds de l'entretien depuis la création.	200,000
Outillage des constructions navales.	4,000,000
Chemin de fer.	200,000
Forges de Bordenave.	300,000
	9,900,000
Soit environ.	10,000,000 fr.

correspondant à une dépense annuelle d'un million pour intérêts et entretien.

---

§ 31. — LE MARÉOGRAPHE.

(Voir p. 216.)

Le bâtiment construit, en 1845, près de la machine à mâter, sur les plans de M. Debargne, contient le maréographe établi dans le but de connaître, d'une manière précise, les

hautes et basses mers, au moyen d'un appareil très ingénieux, imaginé par M. Chazallon, ingénieur hydrographe, et exécuté en 1846, sur ses indications, par M. Wagner, horloger. Un crayon noir, du 1er au 18 de chaque mois, et un crayon rouge, du 18 à la fin de ce mois, tracent des courbes sur une feuille de papier enroulée sur un tambour. Ce tambour est mis en mouvement par une vis d'embrayage fixée à une grande roue en cuivre attenant à une pendule, et mettant 48 heures à faire son évolution. Lorsque la mer est houleuse, le crayon en reproduit parfaitement les ondulations. Le mouvement d'ondulation est déterminé par un flotteur placé dans un puits de 8m,30 de profondeur. Ce flotteur qui suit l'ascension ainsi que la descente de la marée, et par suite l'agitation de la mer, est maintenu par un fil de cuivre enroulé sur une grande roue, et sur l'axe de celle-ci est aussi enroulé un fil d'acier tenu sur un chariot qui supporte le crayon. Un autre fil, également fixé à l'autre extrémité, passe dans un rias en cuivre, et revient sur la face O. du maréographe supportant un poids d'un kilogramme. Le puits, recevant l'eau de mer par des tuyaux placés au-dessous du niveau des plus basses marées, ne peut se trouver à sec. A l'extrémité antérieure de ces tuyaux est une crépine empêchant les avaries qu'occasionnerait l'introduction des corps étrangers dans le puits du flotteur.

Tous les deux mois, l'agent du maréographe adresse le résultat de ses observations à M. le directeur de l'observatoire, qui le transmet, à Paris, à M. l'ingénieur hydrographe chargé de la rédaction de l'*Annuaire des Marées*.

---

§ 32. — LE CANOT IMPÉRIAL.

(Voir p. 217.)

L'Empereur Napoléon Ier ayant fait savoir, dans les premiers jours de 1811, son intention de visiter les bouches de

l'Escaut et les travaux de défense d'Anvers, on se hâta de préparer une embarcation digne de le recevoir. M. l'ingénieur Guillemard fit le plan du canot, et le maître charpentier Le Théau, de Granville, en surveilla la construction. On y travailla, jour et nuit, pendant vingt-un jours. Aussitôt que le tracé du canot fut terminé, les préceintes furent travaillées et livrées, ainsi que le rouf, ou logement, au sculpteur Van-Petersen, chargé de l'ornementation.

Ce canot était achevé depuis deux ou trois jours lorsque l'Empereur s'en servit — il ne le monta qu'une seule fois — pour visiter l'escadre ainsi que l'Escaut et ses abords. Un fait assez singulier se rattache à cette visite. Le capitaine de vaisseau qui dirigeait les mouvements du port était appelé par ses fonctions à tenir la barre du gouvernail. Il n'articulait pas ordinairement quatre paroles sans les entremêler du mot *chose*. Le matin, il avait pris médecine. Informé, à l'improviste, du projet de l'Empereur, il crut ne pas pouvoir se soustraire à l'accomplissement de son devoir. Mal lui en prit. Il lutta aussi long-temps que possible contre l'action du médicament; mais il vint un moment où il dut céder. Voyant l'Empereur aspirer force prises de tabac pour corriger l'effet de certaines émanations produites, disait-on complaisamment autour de lui, par les vases de l'Escaut, l'infortuné patron se précipita dans le fleuve. Lorsqu'on l'en retira, il s'écria, mais cette fois sans dire *chose* : « *Sire, j'ai empoisonné le plus beau jour de ma vie !* » L'Empereur, touché de sa mésaventure, l'en consola par des paroles attestant qu'il lui tenait grand compte de son zèle. A quelque temps de là, il le nomma préfet maritime.

Le canot impérial n'est pas moins remarquable par la richesse que par le caractère de sa décoration actuelle, différente, sur quelques points, de celle de Van-Petersen. Il a de longueur, de l'étrave à l'étambot, 17^{m},21, de largeur 3^{m},35, et de creux 0^{m},97. Il est à clins et terminé en cul-de-

poule sur l'arrière, au moyen d'une fargue fixée sur le plat-bord, et dont la saillie est d'environ 1 mètre sur l'estain ou arrière ordinaire, ce qui donne aux œuvres mortes ou accastillage environ 18^{m},30 de longueur totale. Un magnifique rouf, composé de deux pièces avec cabinet d'aisance, occupe sur l'arrière environ le tiers de la longueur du canot; les deux autres tiers sont réservés pour les rameurs.

L'avant est décoré d'un Neptune armé d'un trident, et s'appuyant sur un dauphin. A ses côtés sont deux tritons ailés, suivis chacun d'un petit dauphin. Le carreau ou la préceinte qui borde le plat-bord de l'avant à l'arrière est orné de guirlandes de lauriers et de myrthes entrelacés. Les deux fargues qui, de chaque côté du rouf, s'étendent jusqu'au cul-de-poule, et enferment en cet endroit la tête du gouvernail, sont richement ornées de rinceaux d'achante en enroulement, mais dont les rosaces ordinaires sont remplacées par des feuilles de vigne, des grappes de raisin et de petits oiseaux alternés. Au milieu de leur longueur se voit un cartouche contenant les lettres L N entrelacées, et surmonté de deux couronnes de fleurs également entrelacées que soutiennent deux petits amours. A leur extrémité antérieure, là où commencent les bancs des rameurs, on voit, de chaque côté, un petit amour enfourchant un cheval marin.

Le fronton du cul-de-poule, ou de l'arrière, est décoré d'un écusson en bas-relief, aux armes impériales, entouré d'un ruban auquel est suspendue la croix de la Légion d'honneur, et entouré de deux branches de laurier et de chêne. La couronne qui le surmonte est soutenue par deux statues assises sur le plat-bord de la fargue; celle du côté gauche du canot représente Pallas armée de sa lance, et celle du côté opposé un jeune génie muni d'une trompette. Ce cul-de-poule est soutenu et réuni au corps du canot par deux dragons volants marins.

La tête du gouvernail est surmontée d'un casque à l'antique porté sur un faisceau d'armes sortant d'une touffe de roseaux sculptés en relief sur les faces du gouvernail.

Le rouf est éclairé, de chaque côté, par cinq fenêtres dont les panneaux intermédiaires sont décorés extérieurement de trophées en bas-relief. Les quatre angles sont occupés par des pilastres cannelés ainsi que les intervalles de quatre jours ouverts sur la face intérieure du rouf où se trouve la porte d'entrée. Dans chacun des panneaux inférieurs, ou lambris d'appui, est sculptée une couronne de lauriers, de fleurs et d'oliviers. La corniche qui règne au-dessus de ces pilastres, supporte, dans tout son pourtour, une petite balustrade en cuivre formant une suite d'arcades simples aboutissant, aux quatre coins, à des faisceaux d'armes à l'antique, semblables à celui du gouvernail.

Ce somptueux canot est surmonté d'une vaste couronne impériale. Quatre amours la soutiennent d'une main, et de l'autre, ils tiennent, par leurs extrémités, des guirlandes de fleurs tombant du centre de cette couronne. Il est mû par 12 couples de rameurs placés sur 12 bancs. Les avirons dont ils sont armés portent chacun sur sa pelle l'image d'un poisson doré qui semble émerger à chaque mouvement des rameurs, ce qui ajoute à l'effet tout à la fois grandiose et pittoresque que produit ce canot voguant par un temps calme, comme on a pu s'en convaincre, lorsque LL. MM. II. firent leur entrée dans le port de Brest au mois d'août 1858.

---

§ 33. — PHARMACIE CENTRALE.

(Voir p. 217.)

Cet établissement, annexe du service de santé, centralise les opérations relatives, d'une part, aux approvisionnements

des matières premières, ainsi qu'à la préparation et à la conservation des médicaments et du matériel de pansement délivrés aux pharmacies de bord ou des hôpitaux, aux infirmeries régimentaires et aux ambulances (marine et guerre), et d'autre part, à la comptabilité de ces matières.

Du hangar actuellement occupé par le dépôt des gendarmes coloniaux à l'ancien séminaire (*Appendice*, § 1), la pharmacie centrale a été transférée, après la suppression du bagne, dans la caserne des gardes-chiourmes, devenue sans emploi, et qui a été parfaitement appropriée par M. Riou-Kerhalet, en 1858, à sa nouvelle destination. Elle se compose d'une longue cour dont un côté est formé par un bâtiment ayant rez-de-chaussée et étage, qui la sépare de la cour arrière du bagne, se terminant par une extrémité à l'hôpital dont les locaux sont limités par un mur à angle droit sur le bâtiment précédent, et se retournant d'équerre à l'autre extrémité pour former le troisième côté de la cour. Sur le quatrième côté, cette cour longe la rue de la Mairie dont elle n'est séparée que par un mur. Ensuite, se trouve un autre bâtiment ayant également rez-de-chaussée et étage, et enfin, après une interruption de 6 mètres, une série de hangars se prolongeant dans les dépendances de l'hôpital. L'espace entre ces deux corps de bâtiments était primitivement occupé par une large porte donnant sur la rue de la Mairie, porte que M. Riou-Kerhalet avait conservée pour servir tant à l'introduction des matières qu'à l'entrée des personnes allant à la pharmacie, tandis qu'une autre porte, pratiquée dans le mur qui sépare la cour des dépendances de l'hôpital, mettait ce dernier établissement en communication directe avec la pharmacie, et que toutes les issues sur la cour du bagne étaient fermées. Mais, en 1862, les deux portes dont nous venons de parler ont été condamnées, et il a été pratiqué dans l'extrémité du bâtiment principal opposée à l'hôpital, un passage spécial par lequel s'opèrent actuellement toutes les communications soit

de la ville, soit du port, avec la pharmacie, qui fait ainsi partie intégrante de l'arsenal.

Le visiteur qui veut avoir une idée sommaire de la distribution des locaux, se présente par le corridor d'entrée et trouve, sur sa droite, le bâtiment en retour d'équerre, contenant, au rez-de-chaussée, un vaste laboratoire pour les préparations pharmaceutiques, des dépôts de combustibles et autres objets d'un usage fréquent. A l'étage sont, d'un côté, un cabinet de physique, de l'autre, un amphithéâtre où se font des cours de pharmacie, de chimie et de physique médicale. D'après un ordre du préfet maritime, le professeur de l'école navale impériale chargé, sur le vaisseau le *Borda*, des cours de physique et de chimie, les fait à cet amphithéâtre, et M. le pharmacien en chef met à sa disposition les instruments ainsi que les échantillons de produits chimiques qui peuvent aider à ses démonstrations et rendre ainsi son enseignement plus fructueux. A la suite de l'amphithéâtre se trouvent un cabinet de professeur et une série de salles qui constituaient autrefois l'hôpital du bagne et n'ont point encore reçu de destination.

Si l'on redescend au rez-de-chaussée, et qu'on pénètre par le corridor à gauche en entrant, on trouve le cabinet où le pharmacien de première classe chargé du laboratoire de pharmacie tient la comptabilité des matières transformées par ses soins ; et près de ce cabinet, une pièce consacrée à la préparation des eaux minérales artificielles, une vaste pilerie et un laboratoire servant aux préparations chimiques. C'est dans ce laboratoire que les matières présentées en recette dans les divers services de l'arsenal sont soumises à l'examen le plus attentif, afin d'éclairer les commissions chargées de se prononcer sur l'admission ou le rejet de ces matières. Ensuite se présentent douze salles semblables aux deux précédentes, et recouvertes, comme elles, par des voûtes en berceau très surbaissées, ayant $3^{m},40$ de hauteur à la clef, et 2

mètres à la naissance. Les murs transversaux qui en supportent la retombée étaient pleins primitivement, mais on les a percés dans le milieu par une série de larges baies, surbaissées également, qui font communiquer les salles entre elles. Les quatre premières servent aux opérations d'emmagasinement provisoire et de comptabilité ; les sept suivantes sont des magasins à médicaments, et la dernière renferme les eaux minérales artificielles. Les autres dépendances de l'établissement, fort nombreuses, et emménagées avec une entente parfaite de sa destination, permettent de séparer les acides, les corps gras, les approvisionnements de linge à pansement et de charpie, les magasins renfermant le matériel employé dans l'établissement. Enfin, les laboratoires de chimie et de pharmacie sont desservis par des étuves et un petit hangar avec fourneau établis contre le mur qui longe la rue de la Mairie.

---

§ 34. — SCIERIE MÉCANIQUE ET POULIERIE.

(Voir p. 217.)

Ces ateliers, situés sur la rive gauche de l'anse de la tonnellerie, à peu près en face de son extrémité S. O., et couvrant un espace de 3,500 mètres carrés, se composent: 1° d'un bâtiment principal de 105 mètres de long sur 12^{m},40 de large, ayant rez-de-chaussée, étage et combles ; 2° d'un hangar à couverture métallique, accolé à la façade antérieure de ce bâtiment, et ayant même longueur sur 19^{m},60 de large ; 3° d'un hangar annexe de 11^{m},20 de long sur 7^{m},20 de large, accolé au milieu de la façade postérieure ; 4° d'un ensemble de fosses disposées sous ces divers établissements.

Vu du quai, l'atelier se présente donc sous l'aspect d'un avant-corps assez profond, à structure entièrement métallique, qui précède un bâtiment en maçonnerie plus élevé. La façade de cet avant-corps se compose de 27 arcades formées par des tympans ogivaux en fonte, évidés avec élégance et soutenus par des colonnes en fonte creuse. Ces arcades sont fermées par des châssis vitrés dans la partie comprise entre les tympans, et inférieurement, par un système assez ingénieux de portes roulantes. Les deux travées extrêmes de ce hangar sont en maçonnerie, mais disposées sur la façade de manière à rappeler les travées métalliques. La couverture en tôle ondulée, avec panneaux vitrés intercalaires, est supportée par un ensemble de poutres et poutrelles en fer, d'une grande légèreté, qui sortent des ateliers de M. Rigollet, de Paris.

Le hangar communique avec le rez-de-chaussée du bâtiment principal par de larges arcades de maçonnerie en plein-cintre, supportées par des piliers en pierres de Laber, qui correspondent aux colonnes de la façade métallique. Dans quelques travées, on a dû supprimer un de ces piliers de deux en deux pour permettre l'installation de certains engins qui avaient été remarqués à l'exposition universelle de 1855. Les arcades correspondantes sont alors surbaissées et reposent sur les piliers conservés et convenablement renforcés. La façade postérieure du bâtiment et les deux pignons latéraux présentent, au rez-de-chaussée, une série d'arcades en plein-cintre répondant aux ouvertures ogivales du hangar métallique, et ayant un système de fermeture analogue. Au milieu se trouve le petit hangar qui fait saillie, et rappelle, sauf quelques changements dans les dimensions, la disposition du hangar antérieur. La partie supérieure du bâtiment principal n'offre rien de particulier. C'est une construction fort simple, exécutée en matériaux de choix, mais avec une grande sobriété de décoration, comme il convient à un établissement de ce genre.

Disons maintenant quelques mots de l'affectation de ces divers locaux.

Le rez-de-chaussée du bâtiment principal et le hangar antérieur contiennent tous les engins de scierie mécanique proprement dits, tandis que l'on a réuni au premier étage tout ce qui concerne la poulierie. Le petit hangar du fond renferme la machine à vapeur qui donne le mouvement à l'ensemble des machines, avec ses chaudières. Cet appareil est une ancienne machine marine provenant de l'aviso le *Rubis*. Sur les 60 chevaux qu'elle donne, — il s'agit ici de chevaux nominaux, ce qui équivaut à près de 180 chevaux vapeur ordinaires, — 40 sont absorbés par l'ensemble des engins de la scierie, et 20 par ceux de la poulierie. Les trois chaudières qui alimentent cette machine et qui proviennent également de la flotte — ce sont celles de l'*Ardent*, — sont chauffées, au moyen de dispositions particulières, avec la sciure et les copeaux provenant des divers appareils mis en mouvement, en sorte que l'atelier, conformément au principe admis en pareil cas, s'alimente en grande partie par lui-même, le combustible étranger n'entrant dans la consommation que pour une proportion relativement très faible. La communication du mouvement se fait au moyen d'un grand volant mû par la machine, sur lequel s'enroulent deux courroies sans fin qui transmettent la rotation à deux arbres dont l'un court dans toute la longueur de l'atelier de la poulierie, tandis que l'autre est situé dans la fosse dont nous allons, dans un instant, dire quelques mots. Au moyen de simples poulies à embrayage, le mouvement est ensuite donné à l'une quelconque des machines de la poulierie par le premier de ces arbres et de la scierie par le second.

La fosse dont nous venons de parler est une sorte de cave, de 4 mètres de profondeur environ sur 8^{m},50 de largeur, qui règne sous tout le hangar de la scierie dans la partie attenant au bâtiment principal, et pénètre sous la chambre des machi-

nes par une galerie de 3 mètres de large sur 17 mètres de long. On y descend par les deux extrémités de l'atelier. Elle est divisée en deux travées longitudinales par un rang de colonnes en fonte qui supportent les solives du plancher. Cette fosse sert à loger, d'abord le grand arbre de transmission, puis un petit chemin de fer destiné à la circulation des chariots qui vont, sous chaque scie ou machine à raboter, recueillir la sciure ou les copeaux produits par l'appareil, et les élèvent ensuite sur un plan incliné, au moyen d'un système de cordes sans fin, jusqu'à une trappe pratiquée dans le sol de la chambre des machines, où le chauffeur vient s'approvisionner de combustible. Enfin, cette fosse sert encore à recueillir les eaux qui se déversent, par une petite conduite transversale, dans un canal de décharge. Ce dernier reçoit aussi, par l'intermédiaire d'un aqueduc de ceinture, pour porter le tout à la mer, les eaux des toitures et du sol. L'orifice de ce canal présente un clapet qui ne s'ouvre qu'à marée basse, car la mer s'élève parfois jusqu'à 0m,75 en contre-bas du sol de l'atelier.

L'atelier de scierie mécanique contient 36 engins, dans le détail desquels il n'est pas possible d'entrer ici. Ce sont de grandes scies de divers systèmes pour débiter les planches ou les pièces d'équarrissage variable depuis les plus faibles jusqu'à quatre-vingts quatre-vingtièmes, des machines à raboter, à bouveter, à blanchir. Nous citerons seulement, parmi les plus intéressants de ces appareils : 1° les grandes scies à chantourner de M. Normand, qui débitent, au moyen de châssis articulés d'une assez grande complication, mais fort ingénieux, des pièces de très fort équarrissage, suivant des faces gauches ; 2° la scie à débiter le bois de chauffage, présentant une disposition assez singulière ; 3° l'ensemble des machines à bouveter, et surtout à blanchir à la fois les bordages sur les quatre faces, pour terminer le travail de la scie. Nous citerons aussi les appareils excessivement simples qui servent à affuter les dents

des scies au moyen de disques en émeri, présentant, sur leur contour, le profil de la dent, et animés d'un mouvement de rotation très rapide.

L'atelier de la poulierie auquel on monte par deux escaliers à vis situés aux deux extrémités du bâtiment, est une grande salle, fort bien éclairée, où les machines outils sont disposées sur trois rangées parallèles et mises en mouvement par trois lignes d'arbres dont les paliers sont supportés par un système ingénieux de poutres armées très fortes, fixées aux solives du plafond. Le plancher de cet atelier est soutenu par des solives extrêmement rapprochées pour diminuer, autant que possible, les vibrations que l'on n'a pu pourtant empêcher complètement pour certaines machines. On a jugé nécessaire, dans le même but, et aussi à cause du poids considérable qu'il a à supporter, d'en diviser la portée totale en trois travées longitudinales, par deux rangées de colonnettes en fonte, disposées au rez-de-chaussée.

Cet atelier contient 51 machines qui servent toutes principalement à deux genres de fabrication, celle du pouliage, d'une part, et, de l'autre, celle des gournables ou grandes chevilles légèrement côniques, en bois comprimé, qui fixent le bordé des bâtiments à la membrure, au-dessous de la flottaison. Ces appareils sont, pour la plupart, des tours à bois et à métaux, ou de petites scies circulaires ou sans fin. Nous citerons parmi ceux qui attirent le plus l'attention : 1° deux machines à façonner les joues des poulies, qui constituent une application nouvelle et fort ingénieuse d'un principe déjà mis en œuvre dans plusieurs appareils, notamment pour la reproduction mécanique des sculptures ; 2° une machine à mortaiser, assez connue, du reste, par son emploi dans quelques grands ateliers de construction ; 3° les deux appareils servant à la fabrication des gournables, dont le premier donne, par un système assez élégant de support mobile, une forme cônique parfaitement régulière à des pièces à

peine ébauchées, tandis que la seconde est un véritable laminoir cônique qui termine complètement la gournable, en même temps qu'il la réduit par une compression très énergique, de 1/9 environ de son diamètre. Les chevilles, mises en place de suite, constituent, en se détendant, une liaison parfaitement étanche et d'une grande force. Le bois qui se travaille le plus dans cet atelier est le gayac qui présente une dureté excessive et exige des soins particuliers.

Ces détails suffisent pour donner une idée de l'importance de ces ateliers et de l'intérêt qu'ils offrent au visiteur. Aussi, nous ne parlerons ni des locaux ni des engins accessoires. Nous ne dirons rien non plus des diverses voies ferrées établies d'après le même système que celles des ateliers du plateau des Capucins (*Appendice*, § 31), et pénétrant dans l'intérieur de celui de la scierie, ou s'arrêtant au pavage, les considérations qui ont déterminé à poser les unes et les autres étant basées sur l'affectation des divers appareils employés dans cet atelier et appartenant d'ailleurs à un ordre d'idées trop technique et trop spécial pour qu'il y ait lieu de leur donner place ici.

Ces ateliers ont été construits sur les plans de M. Verrier, exécutés par M. Riou-Kerhalet. L'entrepreneur a été M. Tritschler qui a aussi construit la seconde partie des ateliers du plateau des Capucins.

---

§ 35. — LE TUNNEL.

(Voir p. 217.)

Le port militaire se raccordera avec les chemins de l'Ouest (*Appendice*, § 9) par un tunnel divisé en deux parties dont l'une aura environ 140 mètres de longueur, et l'autre 30

mètres, séparées par une tranchée de 176 mètres, passant sous les fossés du château et à 14 mètres environ en contre-bas du fond actuel de ces fossés. La voie pénètrera en souterrain, en traversant le mur de la fortification et en décrivant une courbe de 300 mètres de rayon. Le souterrain présentera, à son extrémité opposée, une partie droite de 19^{m},50 de longueur, et viendra déboucher dans une tranchée à ciel ouvert correspondant aux fossés du château. Cette tranchée présentera d'abord une partie de 30 mètres de longueur, puis décrira elle-même une courbe de 300 mètres de rayon, afin de ménager le plus possible, en suivant la direction des fossés, les ouvrages de fortification au milieu desquels elle sera établie. La longueur de la partie de la tranchée en alignement courbe sera de 144 mètres. Enfin, la voie franchira, à l'aide d'un petit tunnel de 30 mètres de longueur, dont 29 mètres en alignement droit, le terre-plein qui forme l'extrémité ouest de la place du Château. Au-delà de ce point, la voie de jonction débouchera sur l'emplacement de trois maisons qui devront être démolies, et de là sur le quai Tourville, au milieu de son terre-plein, et presque parallèlement à sa rive, c'est-à-dire dans la direction convenable pour se raccorder avec les chemins de fer qui devront être ultérieurement établis sur le quai de la rive gauche de la Penfeld.

Dans toute l'étendue de la tranchée, l'axe sera assez éloigné des murs du château pour que la stabilité de ces derniers ne soit nullement compromise. Le rocher qui supporte ces murs est vif, très compacte, et vu la stratification des couches dont les lits de clivage sont en pente vers la mer, il pourrait, sans inconvénient, être taillé à pic. Toutefois, si, malgré les soins apportés aux excavations, des travaux confortatifs devenaient nécessaires, il a été tenu compte de cette éventualité, de telle sorte que, s'ils atteignaient de trop grandes proportions, on pourrait, en déviant un peu l'alignement droit

intermédiaire tangent à la première courbe, éloigner l'axe de la tranchée du pied des murs du château.

Des murs de soutènement seront établis le long du parc aux projectiles et du terre-plein qui termine la place du château.

Le tunnel aura sa section droite formée d'une partie voûtée en anse de panier surhaussée reposant sur des piédroits de 1^{m},27 de hauteur au-dessus du niveau des rails. Sa largeur normale sera de 8 mètres, et sa hauteur sous clef au-dessus de la voie, de 6 mètres, sur presque toute la longueur de son parcours, excepté toutefois dans la portion affectée au raccordement avec la porte d'entrée du port Napoléon où ces dimensions seront un peu augmentées et s'élèveront progressivement à 10^{m},60 pour la largeur et 6^{m},50 pour la hauteur. Il sera entièrement revêtu en maçonnerie.

Deux voies sont prévues, mais une seule sera posée immédiatement après l'achèvement des travaux d'excavations; l'autre le sera ultérieurement.

A chacune des têtes extrêmes du tunnel, il y aura une porte d'entrée; celle du côté du port militaire sera exécutée par la marine, et celle sur le port Napoléon par le génie militaire. Cette dernière sera formée de deux baies de 3^{m},70 de largeur séparées par un pilier de 1^{m},70 de largeur. Chacune d'elles pourra être fermée par un pont-levis jeté sur un fossé antérieur, et sans préjudice d'une fermeture intérieure s'effectuant au moyen d'une herse. Au-dessus de la porte sera un corps-de-garde défendant l'entrée au moyen de meurtrières pratiquées dans la voûte même du tunnel.

Les travaux projetés entraîneront le déplacement des projectiles que la direction d'artillerie de la guerre transportera dans l'intérieur du château, et la démolition de la salle d'artifices qui sera reconstruite dans les ouvrages 16 et 17 du château.

Ces travaux s'exécutent sur les plans de M. Reynès, par M. l'entrepreneur Prigent.

§ 36. — L'AVANT-PORT MILITAIRE.

(Voir p. 219.)

M. de Chasseloup-Laubat, dans sa visite du port de Brest, en 1862, reconnut les immenses avantages que retirerait la marine de l'établissement d'un avant-port, devenu indispensable pour satisfaire aux besoins nouveaux du service et assurer à Brest toute sa valeur militaire. Ces considérations le déterminèrent, le 4 septembre de la même année, à prescrire les études motivées par le projet que lui avait soumis M. le vice-amiral comte de Gueydon, préfet maritime, auquel revient le mérite de la pensée première de cette création urgente. Les conférences exigées en pareil cas s'ouvrirent, au mois de mai suivant, entre les chefs militaires de terre et de mer et les ingénieurs appelés à émettre leur avis au point de vue nautique, au point de vue commercial, au point de vue offensif et au point de vue défensif. Après une discussion approfondie des questions complexes soulevées par le projet, il fut reconnu que, s'il y a sécurité pour les navires placés à l'intérieur du port militaire, d'un autre côté, les développements donnés, depuis quelques années, à notre marine à vapeur, font ressortir, à bien dire journellement, l'insuffisance de ce port et les inconvénients qu'en présente l'entrée par suite de la perte de temps et des avaries trop fréquentes auxquelles exposent l'agitation de la mer à l'embouchure du port, et la sinuosité comme le peu de largeur du chenal à cette embouchure. L'avant-port projeté, outre qu'il remédierait à ces inconvénients, si graves à eux seuls, aurait en outre l'avantage d'offrir un abri sûr aux bâtiments de l'État qui pourraient, avec plus de commodité et de promptitude que dans le port, faire des vivres, de l'eau, du charbon, etc. Concentrés dans l'avant-port, les bâtiments armés ou

désarmés qu'il a fallu disséminer dans les mouillages éloignés de Lauberlach et de Landévennec, seraient ainsi à proximité des ateliers et des magasins chargés de pourvoir à leurs besoins, tels que parcs à charbons, chantiers de réparation, de carénage, etc., qui, établis dans le voisinage des anses de Laninon et de la Grande-Rivière, permettraient de disposer de l'emplacement qu'ils occupent dans le port militaire dont l'insuffisance est chaque jour démontrée.

Présentant une superficie d'eau d'environ 218 hectares, l'avant-port aurait 1,150 mètres de largeur maximum dans la direction N.-S., 1,800 mètres au plus dans la direction E.-O., et son enceinte serait formée de trois ouvrages principaux : 1° une jetée complètement isolée, ou brise-lames, de 1,600 mètres de longueur, lui servant de clôture au S., et le protégeant contre l'agitation intérieure de la mer, surtout quand les vents soufflent du S.-O. au S.; 2° un môle de 490 mètres de longueur venant s'enraciner à la côte N. de la rade, à 150 mètres environ du thalweg du vallon de la Grande-Rivière, et complétant l'abri de l'avant-port du côté de l'O.; 3° une jetée de 710 mètres de longueur, formée par le prolongement de la jetée du large du port Napoléon, infléchie, à partir de son extrémité O., dans la direction du S.-S.-O. L'abri que cette jetée offrirait à l'avant-port contre les vents du S.-E. à l'E., et contre l'agitation de la mer venant du fond de la rivière de Landerneau, serait complété par celui que présentent les ouvrages du port Napoléon, notamment par sa jetée de l'O.

Deux longues passes établies sur l'emplacement des chenaux naturels actuels, et ayant, à marée basse, une profondeur d'eau de plus de 9 mètres, suffisante, et au-delà, en toute circonstance, à la manœuvre des plus grands bâtiments de guerre, assureraient, par tous les vents, les communications entre la rade et l'avant-port.

La seule appréhension qu'inspirait l'exécution des travaux projetés, c'était qu'ils eussent pour conséquence d'amener, dans le régime des courants de la rade, une perturbation susceptible de produire des ensablements plus ou moins rapides aux abords du port militaire et du port Napoléon. Une étude approfondie et raisonnée de la direction et de l'action de ces courants a démontré aux esprits non prévenus que les attérissements ne sont pas plus à redouter par suite de l'établissement de l'avant-port qu'ils ne l'étaient par celui du port Napoléon dont les auteurs n'avaient pas considéré, comme devant les arrêter, cet inconvénient possible, mais qu'au pis-aller, des curages peu dispendieux feraient facilement disparaître. Moins sérieuse encore était l'objection tirée de ce que le port Napoléon aurait implicitement acquis, par le seul fait de sa priorité, un droit de servitude active sur les parties de la rade qui en forment les abords. Admettre cette objection comme fondée, c'eût été subordonner l'intérêt de la défense du pays à celui du commerce local, et ce dernier, quelque respectable qu'il soit, ne saurait jamais prévaloir sur le premier. Puis, s'il y a priorité, par qui peut-elle être revendiquée, si ce n'est par la marine qui était en possession de la rade avant qu'une portion en ait été accordée pour établir le port Napoléon dont une sage réglementation empêcherait, d'ailleurs, les communications d'être entravées d'une façon dommageable par l'avant-port.

Ces objections écartées, restent les avantages que nous avons signalés et qu'ont reconnus des marins autorisés à les apprécier. Comme eux, les représentants des services de terre et de mer, plus spécialement chargés d'assurer la défense du littoral, ont admis que l'avant-port, par la nature et la disposition des ouvrages le composant, permettrait l'établissement de batteries formidables qui seraient un obstacle décisif à l'entrée des

navires blindés que les batteries des côtes N. et S. sont maintenant impuissantes à empêcher de franchir le goulet. L'avant-port serait ainsi un véritable camp retranché où, inattaquables eux-mêmes, les vaisseaux qui y seraient mouillés, feraient subir à leurs adversaires un feu dont ils ne pourraient conjurer l'effet destructeur. Brest et son arsenal seraient désormais imprenables, et cela seul prescrirait l'établissement de l'avant-port, alors même qu'il ne serait pas commandé par les autres considérations que nous avons déduites.

Ce projet, nous le savons, a rencontré plus d'une opposition. Mais, d'un autre côté, il a obtenu l'approbation de personnes dont l'opinion fait également autorité. Aussi y a-t-il lieu de croire que, tôt ou tard, l'idée-mère prévaudra et sera appliquée avec plus ou moins de modifications.

---

§ 37. — ÉCOLES DE LA MARINE.

(Voir p. 218.)

ÉCOLE NAVALE IMPÉRIALE.

Colbert voulant créer une pépinière d'officiers propres à commander les vaisseaux, avait, en 1666, convié les gentilshommes à entrer dans la marine. Un d'entre eux, M. de Cajac, répondit, il semblerait, à cet appel, car, dès 1668, on trouve, sous la dénomination de *Cajacs*, cent gardes-marine qui, en 1670, s'appelèrent les *Vermandois*, du nom de l'amiral de France, et dont le chiffre fut porté à 200. L'ordonnance de 1689 ne fit que consacrer l'existence,

arrêtée depuis 1681, des gardes, divisés en trois compagnies résidant à Brest, Toulon et Rochefort. Bien que Colbert eût prescrit de n'y admettre que des nobles, à l'exclusion des roturiers, les trois-quarts étaient pris néanmoins dans la première catégorie, et le reste parmi les *fils de famille.* Ils devaient, les uns et les autres, faire preuve de catholicité, et subissaient des examens, soit pour être admis, soit pour obtenir le grade d'officier, en vue duquel une instruction spéciale leur était donnée dans chaque port. Une école, composée de 80 élèves, commandés par un capitaine et des lieutenants de vaisseau fut établie au Havre par l'ordonnance du 29 août 1773, que remplaça bientôt celle du 2 mars 1775, prescrivant la répartition de ces 80 élèves, avec le grade d'aspirants-gardes de la marine, entre les ports de Brest, Toulon et Rochefort. Vinrent ensuite les colléges de Vannes et d'Alais, créés en 1786. Les élèves, partagés en trois classes, terminaient leur apprentissage dans les ports et à la mer. M. de Crisenoy dit même (*Revue contemporaine de* 1863, 2e série, t. XXXVI, p. 768) qu'il y avait, en même temps que ces deux colléges, deux écoles flottantes à Brest et à Toulon. Nous n'en avons trouvé aucune trace. On continua d'exiger des preuves de noblesse, mais on créa une classe d'aspirants volontaires, divisés en trois degrés, comme les élèves, et recevant à la mer la même instruction qu'eux, bien que destinés à servir en sous-ordre comme officiers auxiliaires. Les colléges de Vannes et d'Alais ayant été supprimés en 1791, on ne conserva que les écoles d'hydrographie, et les places d'officiers furent mises au concours. La Convention, par son décret du 22 octobre 1795, établit à Brest, Toulon et Rochefort, des écoles spéciales dont les élèves étaient embarqués pendant six mois sur une corvette d'instruction et apprenaient l'art de la construction dans les ports. Deux écoles flottantes furent placées, par le décret du 27 septembre 1810, l'une à Brest sur le *Tourville*, l'autre à

Toulon sur le *Duquesne*. A ces deux écoles succéda, en 1816, le collége royal d'Angoulême, où les élèves, désignés provisoirement, par décision royale, n'étaient admis que comme de troisième classe, et d'où ils sortaient de première, après avoir subi, dans l'intervalle, les examens voulus pour être reçus élèves de corvette. Un gymnase naval et un pétit bâtiment mouillé dans la Charente étaient annexés au collége, comme moyens d'instruction, indépendamment de deux corvettes sur lesquelles les élèves, à leur sortie de l'école, faisaient des campagnes d'instruction. En 1826, le collége fut réduit au rôle d'école préparatoire, et, l'année suivante, eut lieu l'établissement d'un vaisseau-école, — l'*Orion*, — où l'on pouvait être admis par concours direct, ainsi que cela se pratiquait déjà au collége d'Angoulême depuis le 22 janvier 1824. Bien que réorganisé de nouveau en 1829, ce collége fut supprimé l'année suivante, et l'école flottante conservée sur l'*Orion*, que le *Borda* a remplacé de 1840 à 1863, époque où le *Valmy* a été substitué à ce dernier vaisseau dont il a pris le nom. Le nouveau *Borda*, parfaitement approprié à sa destination, réunit toutes les conditions d'hygiène et de commodité que l'on pouvait désirer. Son installation a coïncidé avec l'adoption de diverses mesures assurant une meilleure discipline et un enseignement plus solide, notamment pour les études littéraires dont le programme a été mis en harmonie avec ceux des lycées, de manière à ce que, sur le *Borda*, on n'ait plus qu'à compléter l'enseignement reçu dans les établissements universitaires. Ce programme est appliqué, pendant deux années successives, par vingt professeurs, savoir : deux pour la navigation ; deux pour l'analyse ; un pour la physique et la chimie ; deux pour l'histoire, la littérature et la géographie ; deux pour la langue anglaise et deux pour le dessin. Huit lieutenants de vaisseau sont chargés des cours d'architecture navale, de manœuvre, de canonnage, de calculs, et un mécanicien principal de l'école du mécanicien.

ÉCOLE DE MÉDECINE NAVALE.

L'école d'anatomie crée en 1740 (p. 94) avait été l'objet de diverses dispositions contenues dans l'ordonnance du 25 mars 1765, dans le règlement du 1er mars 1768, et dans celui du 27 septembre 1775 qui avait décidé que l'école de Brest prendrait désormais le titre de collége royal de chirurgie de la marine, lorsqu'intervint le règlement du 1er février 1783 qui motiva la mission de M. Dubreuil à Brest, et, par suite, l'organisation complète du service médical et de l'enseignement (p. 195-196). Le décret du 26 janvier 1793, les arrêtés du comité de salut public du 12 messidor et du 1er fructidor an III, l'arrêté du directoire exécutif du 19 pluviôse an VI, les ordonnances du 17 juillet 1835 et du 14 juin 1844, enfin le règlement du 23 juillet 1836, consacrant ou modifiant les dispositions antérieures relatives aux diverses parties du service médical, ont été confirmés par le décret du 25 mars 1854, précédé d'un remarquable rapport de M. Ducos, alors ministre de la marine, et déterminant (article 1er) la composition du corps des officiers de santé de la marine, l'assimilation et la solde de leurs différents grades. En même temps que ce décret a augmenté les cadres, il a créé des chirurgiens principaux assimilés aux commissaires-adjoints et aux chefs de bataillon, et des directeurs, chargés de la surveillance du service de santé, concentrant dans leurs mains l'action administrative mieux définie, et ayant le même grade que le commissaire général, le directeur des constructions navales, etc.

Des médecins, chirurgiens et pharmaciens professeurs, du rang de commissaires-adjoints, sont chargés des cours. L'enseignement est permanent. Réparti par semestre, il embrasse la clinique médicale et chirurgicale, la chimie et la physique médicale, l'anatomie et la physiologie, l'histoire naturelle médicale, les accouchements, les démonstrations anatomiques, la pathologie interne et externe, la botanique, la pharmacie, etc., etc.

Les places de chirurgiens de troisième, deuxième, première classe, et celles de professeurs sont données au concours et suivant l'ordre de priorité déterminé par les jurys médicaux, sous la présidence du directeur de service de santé. Dans les concours qui ont lieu pour les grades de médecin et de chirurgien professeur, de chirurgien de première, deuxième et troisième classe, le jury est composé des trois premiers officiers de santé en chef, du second médecin et du second chirurgien en chef, du médecin professeur et du chirurgien professeur. Dans ceux qui ont lieu pour l'admission aux divers grades de pharmacien, le jury est composé du premier pharmacien en chef, du second médecin en chef, du second pharmacien en chef et du pharmacien professeur. Nul n'est admis à concourir pour le grade de chirurgien ou de pharmacien de troisième classe, s'il n'est âgé de 18 ans révolus, ou, s'il est âgé de plus de 23 ans, et s'il n'est pourvu des diplômes de bachelier ès-lettres et ès-sciences restreint.

Une commission, instituée par M. le ministre de la marine, a récemment préparé un travail qui doit apporter de notables modifications aux règlements en vigueur. Il y a lieu d'espérer que la nouvelle organisation, impatiemment attendue, donnera satisfaction à des intérêts bien légitimes ; mais quelle que soit la solution qui sera adoptée, nous désirons qu'elle puisse se concilier avec le maintien de l'école qui, par son existence plus que séculaire à Brest, y éveille des sympathies justifiées par les garanties morales et les avantages économiques qu'elle offre aux familles.

Nous avons déjà parlé (*Appendice*, § 1er) du musée d'anatomie, du jardin botanique et du musée d'histoire naturelle, et (*Ibid*, § 23) de la bibliothèque de l'école de médecine navale. Elle possède, en outre, un cabinet de physique et une remarquable collection d'instruments de chirurgie formée, en très grande partie, par M. Delaporte, premier chirurgien en chef de la marine, mort à Brest le 19 février 1853.

ÉCOLE D'ADMINISTRATION
POUR LE COMMISSARIAT DE LA MARINE.

L'idée première de cours de législation et d'administration maritimes, à l'usage des jeunes gens qui se destinent à la carrière du commissariat, se trouve inscrite à l'article 18 de l'ordonnance royale du 23 décembre 1847; mais, par l'effet de diverses causes, elle ne fut pas suivie d'exécution.

Le décret impérial du 7 octobre 1863, portant réorganisation du corps du commissariat, l'a reproduite dans son article 17, 2e §, ainsi conçu : « Afin de faciliter l'étude des connaissances exigées pour le concours d'admission au grade d'aide-commissaire, il est établi un cours spécial confié à un officier supérieur du commissariat, nommé par le ministre, et auquel les élèves-commissaires sont tenus d'assister. »

Le programme du concours, qui doit être déterminé par le ministre de la marine et des colonies, n'a pas encore été arrêté ; mais il ne peut différer sensiblement du programme actuel qui, indépendamment de deux fortes épreuves écrites et de la connaissance des grands principes en matière de système financier, de comptabilité publique et d'administration générale, comprend : 1° les éléments du droit public et du droit administratif, ainsi que les parties des codes particulièrement applicables dans le service de la marine ; — 2° la connaissance des munitions navales, de leur origine et de leur emploi ; — 3° enfin, toute la législation et tous les règlements concernant le service des arsenaux maritimes, le service administratif à bord des bâtiments de l'État, et l'ensemble du service de l'inscription maritime.

Pour assurer désormais et prochainement l'exécution du cours de législation et d'administration maritimes, une décision ministérielle du 16 décembre 1864 a chargé M. le commissaire Eymin de le professer au port de Brest.

ÉCOLE D'ADMINISTRATION ET DE COMPTABILITÉ DES CAPORAUX-FOURRIERS.

Un cours d'administration et de comptabilité, sous la direction de M. Thomas, sous-commissaire de la marine, a été ouvert à Brest, au 1er janvier 1864, dans le but de former des caporaux-fourriers des équipages de la flotte aux fonctions de secrétaires militaires qu'ils doivent remplir, à l'exclusion de tous autres, auprès de MM. les capitaines-comptables, sur les bâtiments où S. Exc. le ministre décide qu'il ne sera pas embarqué d'officiers du commissariat. (Décret du 7 octobre 1863.)

L'arrêté ministériel du 15 octobre 1863 qui institue ce cours contient le programme des matières à enseigner, et fixe les avantages réservés aux élèves méritants.

Après trois mois de leçons et un stage de six mois dans divers bureaux, les caporaux-fourriers subissent un examen devant un jury dont les membres proposent, s'il y a lieu, de leur délivrer des brevets de capacité.

ÉCOLE D'HYDROGRAPHIE.

Les écoles d'hydrographie dont Richelieu avait jeté les premiers fondements par le code Michau (art. 433 et 434) éveillèrent la sollicitude toute spéciale de Colbert, qui envoya à Brest, le 1er mars 1682, M. Coubard, avec mission d'enseigner, tant à terre qu'à la mer, la géométrie et le pilotage, ce qu'il fit d'une manière assez satisfaisante pour que, très peu de temps après, le ministre ordonnât l'impression de son cours aux frais de l'État. Ces écoles, après avoir, depuis cette époque, subi bien des modifications, sont maintenant régies par le décret du 26 janvier 1857, déterminant les conditions auxquelles les marins qui suivent les cours ont à satisfaire pour être admis à subir les examens

de pratique et de théorie avant d'obtenir le brevet de capitaine au long-cours ou de maître au cabotage. Les connaissances dont ils doivent faire preuve sont détaillées dans les programmes arrêtés par le ministre de la marine le 30 janvier 1854.

ÉCOLE DE DESSIN.

Cette école, située à l'hôtel Montlouët, et créée en 1791 comme annexe de l'école d'hydrographie, est suivie tous les jours, les jours fériés exceptés, par une moyenne de 170 élèves, divisés en trois classes, auxquels un professeur spécial enseigne le dessin de la figure humaine, le paysage, la marine, l'ornement d'architecture, le tracé des machines, la topographie des côtes et le dessin de leurs profils. Une belle collection de statues en plâtre, moulées sur l'antique, y permet l'étude de la bosse. La marine solde le personnel de l'établissement et fournit les allocations; mais le local appartient à la ville qui jouit du droit de faire admettre à l'école un tiers des élèves lorsque les places ne sont pas occupées par des candidats de la marine. Les deux autres tiers sont admis sur l'ordre de M. le major général de la marine.

ÉCOLE DES MÉCANICIENS.

Les écoles théoriques et pratiques des mécaniciens et chauffeurs de la flotte, instituées par le décret du 24 septembre 1861 (art. 29 modifié du décret du 5 juin 1856), sont établies à Brest et à Toulon, à bord du bâtiment central de la réserve, commandé par le capitaine de frégate commandant de la troisième catégorie, sous l'autorité supérieure du major de la flotte. L'école de Brest est établie sur le vaisseau le *Vulcain* (ancien *Borda*), servant tout à la fois d'école pour les mécaniciens et de caserne pour tous les ouvriers mécaniciens, charpentiers, calfats et voiliers qui attendent leur embarquement à la divi-

sion. L'école, malgré sa récente création, donne déjà de très bons résultat. Les élèves y suivent des cours comprenant les matières déterminées par le programme annexé au règlement du 24 août 1861, c'est-à-dire l'arithmétique, la géométrie, la mécanique, la physique, la description, le montage, la conduite, l'entretien et la réparation des machines.

L'école peut recevoir 180 élèves pour les différents grades de mécaniciens. La matinée est consacrée aux cours théoriques, faits par des officiers de vaisseau et des premiers maîtres; l'après-midi, ils exécutent sur l'*Uranie*, appelée atelier central de la réserve, tous les travaux de réparations possibles avec les outils embarqués sur nos navires de guerre, de manière à ce qu'ils soient toujours mis dans les conditions où ils seront à bord. En dehors de l'école, il y a environ 700 ouvriers casernés sur le *Vulcain*, qui travaillent aux réparations courantes des navires armés et à l'entretien des navires en réserve, tous ces navires n'ayant recours aux directions des travaux du port que pour les réparations d'une certaine importance.

L'Uranie est une véritable école manuelle. La partie milieu du port a une toiture en zinc sous laquelle sont seize forges de bord, quarante étaux et une ferblanterie ; sur l'avant est la menuiserie ; sur l'arrière se trouvent le magasin de dépôt des objets en réparation, celui des objets réparés, le bureau des écrivains d'atelier et la chambre des tours. Sur l'arrière de la batterie est la voilerie ; viennent ensuite la chaudronnerie, les machines à percer, l'atelier du charpentage et la tonnellerie. De chaque bord sont des établis pour 70 étaux ; sur l'arrière du faux-pont se trouvent l'atelier du calfatage, le magasin du mécanicien et le magasin général qui a pour annexe la cale disposée à cet effet.

Avant que M. le vice-amiral comte de Gueydon eût pris possession de la préfecture maritime, tous les ouvriers de la division des équipages de la flotte restaient sans travailler

quelquefois pendant plus d'une année, et oubliaient le peu qu'ils savaient en arrivant au service. Maintenant, au contraire, ils se perfectionnent dans l'état qu'ils ont embrassé, tout en concourant aux réparations des navires de la flotte. C'est ainsi que la marine a bénéficié, en 1864, de 98,174 journées employées à la réparation de 71 navires admis ou en réserve.

Le capitaine de frégate commandant du *Vulcain* et de l'*Uranie*, directeur, par conséquent, de l'école et de l'atelier central, a sous ses ordres plusieurs officiers de vaisseau, un aide-commissaire, un chirurgien-major, un chirurgien de troisième classe, et des maîtres de toutes les professions.

ÉCOLES DES CANONNIERS-MATELOTS ET DES TIMONIERS.

Le principe de l'institution des canonniers-matelots, déposé en germe dans l'ordonnance du 18 janvier 1666, avait déjà été profondément altéré en 1792, lorsqu'il fut complètement abandonné en 1826. Par l'ordonnance royale du 21 octobre 1837, on revint aux sages errements dont on s'était imprudemment écarté en 1792. Il fut alors décidé que l'instruction des canonniers-matelots se ferait à la mer. Deux corvettes, remplacées successivement, à partir de 1839, par les frégates l'*Amazone*, la *Vénus*, l'*Iphigénie*, la *Minerve* et l'*Uranie*, servirent de bâtiment école. Elles allaient de Brest à Toulon, et réciproquement, pour y déposer les canonniers ou prendre les marins à former au canonnage, et les exercices avaient lieu le plus habituellement dans la Méditerranée que l'on considérait comme présentant plus de facilité pour l'instruction. Le décret du 5 juin 1856 a statué que les apprentis-canonniers recevraient leur instruction dans les compagnies de matelots-canonniers établies dans les divisions de Brest et de Toulon, et qu'ils la compléteraient à bord d'un vaisseau armé servant d'école d'application. Ce vaisseau est, pour Brest, le *Louis XIV*,

armé en 1861 ; auparavant, il n'y avait qu'une école installée sur un vaisseau à Toulon. L'instruction donnée à l'école porte naturellement (voir le *Manuel du matelot-canonnier marin*) sur la manœuvre des différentes bouches à feu employées dans la marine, à bord des bâtiments, dans les embarcations, et à terre, dans les compagnies de débarquement, sur l'exercice et le maniement, soit du fusil, soit de la carabine, enfin sur le matelotage et la manœuvre du bâtiment, principalement en ce qui concerne les différents services auxquels sont appelés les chefs de pièces à bord des bâtiments. L'organisation de l'école assure à la flotte un recrutement annuel d'environ 700 canonniers qui, placés tout d'abord sur le terrain où ils sont appelés à agir plus tard, sont ainsi rendus aptes à un bon service, le jour même de leur sortie de l'école.

A bord du *Louis XIV* il y a aussi une école de timoniers dont le ministre a autorisé la création, par sa dépêche du 7 août 1863. Le brevet de timonier y est délivré aux marins qui ont justifié d'une aptitude suffisante, et l'on y instruit, dans ce but, les sujets qui, bien que possédant une certaine intelligence, sont reconnus impropres au canonnage. Ces dispositions ne sont exécutoires que dans les limites tracées par le décret du 4 août 1860 et le règlement du 7 du même mois, en ce qui concerne le mode de délivrance des brevets, les épreuves à subir par les candidats et l'instruction théorique et pratique à donner aux apprentis-canonniers.

ÉCOLE DES NOVICES ET DES APPRENTIS-MARINS.

Cette école, établie par application de l'article 6 du décret du 22 octobre 1863, est placée sur le vaisseau de première catégorie la *Ville-de-Lyon*. Elle a pour but de fournir à la flotte, après une période de six mois d'instruction, des matetots-gabiers, brevetés comme les canonniers et les timoniers, et recevant comme eux des suppléments fixes.

L'école n'est établie qu'à titre provisoire. Si les espérances qu'elle a fait concevoir se réalisent, chaque port aura, croit-on, son bâtiment école. Nous devons dire, toutefois, qu'au moment où nous écrivons (5 février 1865), il est question de remplacer la *Ville-de-Lyon* par le vaisseau la *Bretagne*, qui ne serait qu'une simple caserne auxiliaire de la Cayenne.

ÉCOLE DES MOUSSES.

Cette école, créée par l'ordonnance du 1er mars 1832, se composait alors d'une compagnie de 120 enfants, à laquelle fut ajoutée, l'année suivante, une seconde compagnie formée des deux qui existaient précédemment à Lorient et à Rochefort. L'école, annexe de celle de la division des équipages de ligne, fut placée à la Cayenne; mais au mois de mai 1836, elle fut transférée en rade sur la corvette de charge l'*Abondance*, à laquelle a été substituée, au mois de septembre 1850, la frégate la *Thétis*, remplacée elle-même, le 1er août 1861, par le vaisseau l'*Inflexible*, le personnel des mousses suivant l'école ayant alors été élevé à 900. Jusqu'en 1856, l'école était restée annexée à celle de la division des équipages de la flotte; mais, depuis le 5 juin de cette année, elle s'administre séparément et est commandée par un capitaine de frégate, sous l'autorité supérieure du commandant de la division. Les mousses admis sont pris pour moitié : 1° parmi les enfants des officiers-mariniers, matelots et autres salariés de la marine, tant des ports que du littoral, en accordant toujours la préférence aux enfants des marins morts ou mutilés au service, ensuite aux enfants de ceux qui ont le plus de services sur les bâtiments de l'État; 2° parmi les enfants des officiers, sous-officiers et soldats des troupes de terre et de mer, et, en cas d'insuffisance officiellement signalée aux préfets maritimes, parmi les enfants de l'intérieur de la France. Les autres ports concourent à fournir l'autre moitié du contingent de l'école, et admettent

provisoirement les mousses qu'ils dirigent sur Brest, où, malgré cette admission, ils subissent, devant une commission spéciale, une contre-visite qui se fait à la Cayenne. Les mousses admis définitivement à l'école de Brest doivent être âgés de treize ans au moins et de quinze ans au plus, être d'une bonne constitution, avoir été vaccinés, et avoir le minimum de taille ci-après : à 13 ans, 1m,33 ; à 14 ans, 1m,38; à 15 ans, 1m,44. Ils ne sont admis qu'avec le consentement de leurs parents ou tuteurs qui s'obligent par écrit à rembourser à l'État les frais de toute nature — ils sont évalués à 70 centimes par jour — auxquels l'instruction et l'entretien de ces enfants auront donné lieu, si, lorsqu'ils auront atteint l'âge de 16 ans, ils ne contractent pas l'engagement volontaire de servir dans les équipages de la flotte. Des mousses auxiliaires, soumis à de plus grandes exigences d'âge et de taille, peuvent être recrutés dans les quartiers. Les uns et les autres reçoivent un enseignement comprenant la lecture, l'écriture et les premières règles de l'arithmétique. L'instruction religieuse est donnée par l'aumônier du vaisseau.

ÉCOLES DE LA DIVISION DES ÉQUIPAGES.

L'ordonnance du 14 juin 1837, confirmée par le décret du 5 juin 1856, a établi, dans chaque division des équipages de la flotte : 1° une école de comptabilité ; 2° une école élémentaire ; 3° une école d'escrime ; 4° une école de natation.

L'école de comptabilité est placée sous la direction immédiate du trésorier de la division, et les cours y sont faits par des maîtres pris parmi les sergents-majors. Les marins qui doivent être employés, en qualité de fourriers, dans les équipages, y reçoivent une instruction embrassant la tenue des pièces et registres de la comptabilité en usage à terre et à bord, ainsi que l'établissement de tous les décomptes. Les élèves-fourriers sont divisés en deux classes. La première

contient ceux que leur instruction permet d'employer en dehors de l'école.

L'école élémentaire, où l'on enseigne la lecture, l'écriture et les premières règles de l'arithmétique, est divisée en trois cours distincts : le premier pour les mousses présents à la division, le second pour les quartiers-maîtres et marins, et le troisième pour les officiers-mariniers. Comme les écoles d'escrime et de natation, dont les noms indiquent suffisamment la destination, elle est placée sous l'autorité d'un adjudant-major, et les leçons sont données dans toutes les trois par des officiers-mariniers et des marins.

ÉCOLE RÉGIMENTAIRE.

L'école du 2e régiment d'infanterie de la marine, placée dans le pavillon central des casernes de la marine, et dirigée, sous la surveillance du major, par un officier que secondent un moniteur général (sergent-major) et six moniteurs particuliers (caporaux ou soldats) est divisée en trois degrés. Dans l'école du premier degré, les enfants de troupe, organisés comme ceux des régiments du département de la guerre, apprennent à lire et à écrire, ainsi qu'à écrire sous la dictée. A l'école du second degré, le moniteur général enseigne les quatre règles de l'arithmétique, les fractions, les éléments d'histoire, de géographie, de grammaire, l'analyse grammaticale et l'analyse logique. Enfin, à l'école supérieure, l'officier directeur fait lui-même les cours embrassant les éléments d'arithmétique et de géographie, l'histoire de France, la géométrie et des notions de fortifications, d'artillerie et de topographie.

ÉCOLE DE MAISTRANCE.

L'école de maistrance, fondée, en 1819, par M. le baron Portal pour l'instruction théorique de 52 ouvriers des différents ports ou établissements de la marine, est régie

par le décret du 7 avril 1851 qui a remplacé l'ordonnance du 1er janvier 1833. Admis après un examen subi devant une commission spéciale, les candidats — 14 forment le contingent du port de Brest — doivent être pourvus d'un certificat du chef de leur atelier, visé par le directeur des constructions navales, et attestant qu'ils possèdent l'aptitude pratique de leur profession. Ils doivent, en outre, savoir lire couramment, écrire avec netteté et correction, expliquer la numération des nombres entiers et décimaux, et bien posséder les quatre premières règles de l'arithmétique. Les cours suivis pendant deux années, dans l'école, embrassent le dessin linéaire, l'arithmétique, y compris l'usage des tables de logarithmes, les éléments de géométrie descriptive, ceux d'algèbre jusqu'aux équations du second degré, ceux de mécanique usuelle, et la tenue de la comptabilité des ateliers.

ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE DU PORT.

On y enseigne la lecture, l'écriture, les éléments de la grammaire française, l'arithmétique jusqu'aux fractions, et des notions de dessin linéaire à une moyenne de 350 apprentis des diverses directions du port qui suivent les cours, tous les jours ouvrables.

FIN DU DEUXIÈME VOLUME.

TABLE DES MATIÈRES.

APPENDICE.

A CORRIGER :

Page 308, ligne 32, *au lieu de* : Pesron, *lisez* : Lettré, maire de Brest.

BREST, IMP. E. ANNER, RAMPE, 55.





